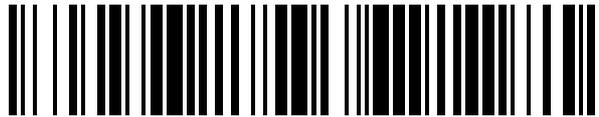


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **1 160 758**

21 Número de solicitud: 201630646

51 Int. Cl.:

B62J 7/02 (2006.01)

12

SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD

U

22 Fecha de presentación:

20.05.2016

30 Prioridad:

22.05.2015 IT 202015000017102

43 Fecha de publicación de la solicitud:

11.07.2016

71 Solicitantes:

**PIAGGIO & C. S.P.A. (100.0%)
Viale Rinaldo Piaggio, 25
56025 Pontedera (Pisa) IT**

72 Inventor/es:

**GUIDI, Emiliano;
GRACCI, Alberto y
CAMPANI, Alessio**

74 Agente/Representante:

LINAGE GONZÁLEZ, Rafael

54 Título: **TRASPORTÍN PARA UN VEHÍCULO A MOTOR QUE COMPRENDE UN BASTIDOR DE VEHÍCULO, UN MANILLAR DE DIRECCIÓN Y UN SILLÍN Y EN EL QUE ESTÁ DEFINIDO UN ESPACIO ENTRE EL MANILLAR DE DIRECCIÓN Y EL SILLÍN**

ES 1 160 758 U

DESCRIPCIÓN

Trasportín para un vehículo a motor que comprende un bastidor de vehículo, un manillar de dirección y un sillín y en el que está definido un espacio entre el manillar de dirección y el
5 sillín

La presente invención se refiere al sector técnico de los accesorios para transportar una carga sobre un vehículo a motor que comprende un bastidor de vehículo, un manillar de dirección y un sillín, y en el que está definido un espacio entre el manillar de dirección y el
10 sillín. Más en particular, la presente invención se refiere a un trasportín como se define en el preámbulo de la reivindicación 1.

Con referencia al ejemplo y de manera no limitativa al sector de las motocicletas o ciclomotores de tipo patinete (o escúteres), son conocidos los escúteres del tipo que
15 comprende un motor, un bastidor de vehículo, un sillín y un manillar de dirección y en el que está definido un espacio entre el sillín y el manillar de dirección. Dependiendo de la disposición de la parte del escúter comprendida entre el manillar de dirección y el sillín, tales tipos de escúter se pueden dividir en escúteres dotados de una llamada "plataforma plana" y escúteres provistos de un llamado "túnel central". La plataforma plana es, en la práctica, una
20 única plataforma para el apoyo de los pies del conductor que tiene una disposición esencialmente plana y que se extiende de manera continua entre los dos flancos opuestos del escúter. El túnel central es, en cambio, una parte de la carrocería del escúter que se extiende típicamente de manera central en la parte comprendida entre el sillín y el manillar de dirección. El túnel central separa dos porciones de apoyo para los pies, previstas
25 respectivamente para el apoyo de los pies derecho e izquierdo del conductor, y sobresale hacia arriba con respecto a tales porciones de apoyo. Como es conocido, el túnel central tiene la función de aumentar el espacio interno del escúter de manera que se puede emplear tal espacio por ejemplo para un bastidor más robusto, para alojar la batería, para aumentar el volumen del depósito de combustible, etc.

30 Para transportar una carga sobre un escúter del tipo mencionado anteriormente, una solución tradicional es la de equipar el escúter con un llamado "cofre", que está constituido normalmente por un contenedor a modo de caja hecho de plástico relativamente rígido. Un cofre tradicional está situado típicamente sobre la parte trasera del escúter a la espalda del
35 conductor y comprende típicamente una parte inferior de contención, que define una cavidad portaobjetos, y una cubierta superior abisagrada a la parte inferior. Normalmente, los cofres

tradicionales están provistos de una cerradura con llave prevista entre la parte inferior de contención y la cubierta para mantener cerrado el cofre durante los desplazamientos del escúter y durante las paradas. Un inconveniente de los cofres de tipo tradicional está representado por el hecho de que coger o introducir un objeto en el cofre puede resultar
5 relativamente incómodo. De hecho, para coger por ejemplo un objeto del cofre, el conductor tiene que bajarse del escúter y abrir y volver a cerrar el cofre por medio de la oportuna llave.

En lo que se refiere en particular a los escúteres provistos de túnel central, una solución adicional para el transporte de objetos, que puede estar prevista conjunta o alternativamente
10 a un cofre tradicional, está representada por las llamadas "bolsas de túnel". Como es conocido, estas últimas son unos contenedores portaobjetos destinados a estar fijados en el espacio comprendido entre el sillín y el manillar de dirección de tal modo que vienen a estar dispuestos, durante su uso, entre las piernas del conductor. Las bolsas de túnel están hechas típicamente de un tejido relativamente flexible. Además de poder constituir una
15 cavidad de transporte auxiliar con respecto a un cofre tradicional, las bolsas de túnel presentan también la ventaja de permitir que el conductor pueda coger un objeto de la bolsa de túnel más ágilmente y sin tener que bajarse del escúter. Por otra parte, con respecto a un cofre tradicional, las bolsas de túnel tienen típicamente una capacidad más limitada y permiten entonces transportar cargas relativamente pequeñas. Por ejemplo, típicamente una
20 bolsa de túnel no permite transportar un fardo de agua con seis botellas de 1,5 litros o una pequeña maleta. Además, las bolsas de túnel presentan el inconveniente de ser relativamente engorrosas también cuando están vacías. De hecho, al ser relativamente voluminosas y al estar alojadas entre las piernas del conductor, pueden crear un obstáculo nada despreciable cuando el conductor tiene que montarse o bajarse del escúter.

25

Un objetivo general de la presente invención es el de habilitar un accesorio para transportar un objeto o una carga sobre un vehículo a motor que comprende un bastidor de vehículo, un manillar de dirección y un sillín, y en el que está definido un espacio entre el manillar de dirección y el sillín, que permita superar al menos en parte los inconvenientes discutidos
30 anteriormente con referencia a la técnica conocida.

Un objetivo particular de la presente invención es el de habilitar un accesorio para transportar objetos sobre un vehículo a motor del tipo mencionado anteriormente donde tal accesorio permite cargar/descargar un objeto o una carga y tener acceso a tal objeto o
35 carga de modo relativamente más ágil con respecto a las soluciones de la técnica conocida discutida anteriormente, creando además un obstáculo relativamente limitado con respecto a

tales soluciones conocidas cuando no hay cargas a transportar.

Estos y otros objetivos son alcanzados mediante un trasportín como se define en la reivindicación 1 adjunta en su forma más general y en las reivindicaciones dependientes en algunas formas de ejecución particulares.

También es objeto de la presente invención un kit como se define en la reivindicación 12.

También es objeto de la presente invención un trasportín como se define en la reivindicación 13.

Además es objeto de la presente invención un vehículo como se define en la reivindicación 14.

La invención se comprenderá mejor por la siguiente descripción detallada de formas de ejecución de la misma, hecha a título de ejemplo y por lo tanto de ningún modo limitativa con relación a los dibujos adjuntos, en los cuales:

- la figura 1 muestra una vista en perspectiva en la que está parcialmente representado un escúter dotado de un kit que comprende un trasportín según una forma de realización actualmente preferida, y una carga asegurada al escúter mediante tal kit;

- la figura 2 muestra una vista en perspectiva desde arriba del trasportín del kit de la figura 1 y de una parte del escúter de la figura 1;

- la figura 3 muestra una vista en perspectiva desde arriba, en despiece ordenado, del trasportín de la figura 1 y de una parte del escúter de la figura 1;

- la figura 4 muestra una vista parcial en corte en perspectiva en la que está ilustrado el trasportín de la figura 1 fijado a una parte del escúter de la figura 1; y

- la figura 5 muestra una vista parcial en corte en perspectiva similar a la figura 4, en la que está ilustrada una modalidad de conexión alternativa del trasportín de la figura 1 al escúter de la figura 1.

En las figuras adjuntas, elementos iguales o similares estarán indicados mediante las

mismas referencias numéricas.

En la descripción que viene a continuación, los términos inferior, superior, delantero, trasero, izquierdo, derecho, vertical, horizontal, y otros términos análogos empleados para describir un transportín según la presente descripción han de entenderse referidos al transportín montado o solidarizado de cualquier modo al vehículo al que el transportín está destinado a estar solidarizado y en una situación normal de utilización del transportín. En particular, los términos delantero, trasero, izquierdo, derecho han de entenderse referidos a la trayectoria normal de la marcha de tal vehículo.

10

Con referencia a las figuras adjuntas, un vehículo a motor (parcialmente representado en las figuras) está indicado generalmente con el número de referencia 1. En el ejemplo, el vehículo a motor 1 es en particular un escúter 1. En las figuras 1-3, el escúter 1 o parte de tal escúter está representado mediante líneas discontinuas. El escúter 1 es un escúter del tipo que comprende un motor (no mostrado), un bastidor 2 de vehículo (una parte de tal bastidor está mostrada en la figura 4), un sillín 3 y un manillar 4 de dirección. Un espacio V1 (figura 2) está definido entre el sillín 3 y el manillar 4 de dirección. Preferiblemente, el espacio V1 está previsto para recibir las piernas del conductor del escúter 1. Se observa de cualquier modo que las enseñanzas de la presente descripción no son limitativas para un escúter a motor sino que son aplicables en general a un vehículo a motor que comprende un bastidor de vehículo, un manillar de dirección y un sillín, y en el que está definido un espacio entre el manillar de dirección y el sillín. Por ejemplo, las enseñanzas de la presente descripción son aplicables también a una bicicleta eléctrica.

15

Con referencia a la figura 1, una carga L1 a transportar mediante el escúter 1 está asegurada al escúter 1 preferiblemente por medio de un kit de partes 100, 42 de acuerdo con una forma de realización preferida. La carga L1, representada en la figura 1 con líneas discontinuas, puede comprender por ejemplo un fardo de agua, como por ejemplo un fardo de agua que comprende seis botellas de 1,5 litros, un pequeño equipaje, un paquete, etc. El kit 100, 42 comprende un transportín 100 según una forma de realización actualmente preferida. Se observa que, cuando la ley de un país lo permita, el transportín 100 se puede emplear también para transportar una persona, por ejemplo un niño.

20

Con referencia a la figura 3, el transportín 100 comprende una parte 10 de apoyo. Preferiblemente, la parte 10 de apoyo se extiende de manera horizontal o sustancialmente horizontal. La parte 10 de apoyo comprende un primer lado 11 o primera cara 11 o lado

25

superior 11. El primer lado 11 incluye una superficie 12 de apoyo para soportar la carga L1 a transportar. Además, la parte 10 de apoyo comprende un segundo lado 13 (figura 4) o segunda cara 13 o lado inferior 13, opuesto al primer lado 11. De acuerdo con una forma de realización preferida, la parte 10 de apoyo comprende un borde libre 14A, 14B, 14C, 15, 16, 17 que se extiende alrededor de la superficie 12 de apoyo. El borde libre 14A, 14B, 14C, 15, 16, 17 comprende una primera porción 14A, 14B, 14C de borde y una segunda porción 16 de borde opuesta a la primera porción 14A, 14B, 14C de borde. Además, el borde libre 14A, 14B, 14C, 15, 16, 17 comprende preferiblemente unas porciones tercera y cuarta 15, 17 de borde opuestas entre sí que están interpuestas entre la antedicha primera porción 14A, 14B, 14C de borde y dicha segunda porción 16 de borde. La primera porción 14A, 14B, 14C de borde y la segunda porción 16 de borde son, respectivamente, una porción trasera de borde y una porción delantera de borde. La tercera porción 15 de borde y la cuarta porción 17 de borde son unas porciones laterales de borde, y más en particular son, respectivamente, una porción izquierda 15 de borde y una porción derecha 17 de borde.

15

Con referencia a la figura 3 y la figura 4, de acuerdo con una forma de realización preferida, el transportín 100 comprende una ménsula 20 de montaje y la parte 10 de apoyo es una parte 10 con forma de placa, fijable de manera desmontable a la ménsula 20 de montaje. Preferiblemente, la parte 10 de apoyo está hecha de material plástico y la ménsula 20 de montaje está hecha de material metálico. De acuerdo con una forma de realización preferida, la ménsula 20 de montaje está dispuesta en correspondencia con una porción central de la parte 10 de apoyo. La ménsula 20 de montaje comprende al menos un primer elemento 21 de separación y, más preferiblemente, una pluralidad de primeros elementos 21 de separación, por ejemplo tres primeros elementos 21 de separación, que están dispuestos por ejemplo según los vértices de un triángulo isósceles o de un triángulo equilátero. Los primeros elementos 21 de separación tienen preferiblemente una conformación cilíndrica y sobresalen en dirección transversal, y más preferiblemente ortogonal, con respecto a una porción 24 con forma de placa de ménsula de la ménsula 20 de montaje. En el ejemplo, los primeros elementos 21 de separación se extienden verticalmente hacia abajo desde la porción 24 con forma de placa. Preferiblemente, los elementos 21 de separación están formados de una sola pieza con la porción 24 con forma de placa. Alternativamente, los elementos 21 de separación pueden ser unos elementos distintos de la porción 24 con forma de placa o incluso pueden ser unos elementos distintos de la porción 24 que están soldados a la porción 24. En el ejemplo ilustrado, los primeros elementos 21 de separación tienen una longitud concreta en dirección ortogonal a la superficie 12 de apoyo, es decir en dirección vertical, que es igual a 45 mm. Preferiblemente, está prevista una pluralidad de

35

segundos elementos 18 de separación en la parte 10 de apoyo. Los segundos elementos 18 de separación tienen preferiblemente una conformación cilíndrica y sobresalen del segundo lado 13 de la parte 10 de apoyo en dirección transversal, y más preferiblemente en dirección ortogonal, con respecto a la superficie 12 de apoyo. En el ejemplo, los segundos elementos 5 18 de separación sobresalen verticalmente hacia abajo desde el segundo lado 13 de la parte 10 de apoyo. De acuerdo con una forma de realización preferida, la parte 10 de apoyo comprende de manera no limitativa cuatro segundos elementos 18 de separación que están dispuestos preferiblemente según los vértices de un rectángulo o de un cuadrado.

10 En el ejemplo ilustrado, los segundos elementos 18 de separación tienen una longitud concreta en dirección ortogonal a la superficie 12 de apoyo, es decir en dirección vertical, que es igual a 28 mm.

La parte 10 de apoyo está fijada preferiblemente de manera desmontable a la ménsula 20 15 de montaje. A tal fin, la parte 10 de apoyo está empernada a la ménsula 20 de montaje, por ejemplo por medio de cuatro pernos de acoplamiento que incluyen cuatro tornillos 31 de acoplamiento adaptados para atravesar cuatro correspondientes primeros agujeros 32 de acoplamiento previstos en los segundos elementos 18 de separación y cuatro correspondientes segundos agujeros 33 de acoplamiento previstos en la ménsula 20 de 20 montaje.

Para fijar de manera desmontable el trasportín 100 al bastidor 2, el trasportín 100 comprende preferiblemente una pluralidad de elementos 21A, 22 de fijación. Preferiblemente, tal pluralidad de elementos 21A, 22 de fijación comprende primeros 25 elementos 21A de fijación asociados por ejemplo cada uno a un respectivo primer elemento 21 de separación y segundos elementos 22 de fijación adaptados para cooperar con los primeros elementos 21A de fijación para fijar la ménsula 20 de montaje al bastidor 2. De acuerdo con una forma de realización preferida, los primeros elementos 21A de fijación comprenden una pluralidad de agujeros 21A de fijación (en el ejemplo, tres agujeros 21A de 30 fijación), cada uno de los cuales está previsto en un respectivo elemento 21 de separación. Además, los segundos elementos 22 de fijación comprenden una pluralidad de tornillos 22 de fijación (en el ejemplo, tres tornillos 22 de fijación), cada uno de los cuales está adaptado para atravesar un respectivo agujero 21A de fijación. Como se puede observar en la figura 1, la figura 2 y la figura 4, el trasportín 100 está fijado al bastidor 2 del vehículo en el espacio 35 V1 definido entre el sillín 3 y el manillar 4 de dirección. Más preferiblemente, el trasportín 100 está fijado a una porción 2A (figura 4) del bastidor 2 situada en correspondencia con el

túnel central 5. De manera de por sí conocida, el túnel central 5 es una parte de la carrocería del escúter 1 que se extiende centralmente en la parte comprendida entre el sillín 3 y el manillar 4. El túnel central 5 separa dos porciones 6A, 6B de apoyo para los pies (figura 1 y figura 2) previstas respectivamente para el apoyo de los pies izquierdo y derecho del conductor y sobresale hacia arriba con respecto a tales porciones de apoyo 6A, 6B. Como es conocido, el túnel central 5 tiene la función de aumentar el espacio interno del escúter 1 de manera que se puede emplear tal espacio por ejemplo para un bastidor más robusto, para alojar la batería, para aumentar el volumen del depósito de combustible, etc.

Siempre con relación a la figura 4, se puede observar que, de acuerdo con una forma de realización preferida, al bastidor 2 de vehículo están asociados terceros elementos 23, 23A de fijación que están adaptados para cooperar o para acoplarse con los antedichos primeros elementos 21A, 22 de fijación. En el ejemplo, los terceros elementos 23 de fijación comprenden tres elementos 23 de bloqueo, tales como por ejemplo unas plaquitas elásticas 23 de bloqueo o unos tacos de bloqueo, y tres agujeros 23A del bastidor. Cada elemento 23 de bloqueo y cada agujero 23A del bastidor está adaptado para ser atravesado por un respectivo tornillo 22 de fijación. Cada elemento 23 de bloqueo está adaptado para bloquear un respectivo tornillo 22 de fijación.

De acuerdo con una forma de realización preferida, cuando el trasportín 100 está montado en el escúter 1, los primeros elementos 21 de separación atraviesan una parte de la carrocería del escúter 1, y más preferiblemente una o más partes, hecha por ejemplo de plástico, del túnel central 5. Preferiblemente, los primeros elementos 21 de separación atraviesan al menos en parte unos respectivos agujeros 23B de montaje (en el ejemplo, tres agujeros 23B de montaje), previstos en el túnel central 5 del escúter 1. Preferiblemente, los agujeros 23B de montaje se extienden a través de una porción de plástico selectivamente desmontable del túnel central 5.

Con referencia a la figura 1, se observa que, de acuerdo con una forma de realización preferida, cuando el trasportín 100 está montado en el escúter 1, la parte 10 de apoyo está convenientemente dispuesta a una distancia predeterminada H1 de las porciones 6A, 6B de apoyo para los pies del conductor. Preferiblemente, la distancia H1 es tal que permite que el conductor inserte los pies entre las porciones 6A, 6B de apoyo y la parte 10 de apoyo. Esto permite convenientemente transportar la carga L1 de manera cómoda y optimizar además el espacio disponible de manera que se aumenta lo más posible la superficie 12 de apoyo. En el ejemplo, la distancia H1 es igual a aproximadamente 125 mm. Se observa además que

los elementos primeros y segundos 18, 21 de separación permiten convenientemente separar verticalmente la parte 10 de apoyo del bastidor 2 y de la carrocería del escúter 1. De manera particular, en el ejemplo, los elementos primeros y segundos 18, 21 de separación permiten convenientemente separar verticalmente la parte 10 de apoyo del túnel central 5.

5 De este modo, se reduce el riesgo de que la carga L1 pueda dañar la carrocería del escúter y, en particular, el túnel central 5, por ejemplo arruinando la pintura.

Haciendo referencia ahora a la figura 3, de acuerdo con una forma de realización preferida, la primera porción 14A, 14B, 14C de borde presenta dos tramos inclinados 14A, 14B de

10 borde que se extienden de tal manera que convergen en la trayectoria que va de la segunda porción 16 de borde a la primera porción 14A, 14B, 14C de borde. En otras palabras, cuando el trasportín 100 está montado en el bastidor 2, los dos tramos inclinados 14A, 14B se extienden de tal manera que convergen en la trayectoria que va del lado delantero al lado trasero del escúter 1. Todavía en otras palabras, cuando el trasportín 100 está montado en

15 el bastidor 2, los dos tramos inclinados 14A, 14B se extienden de tal manera que convergen en la trayectoria que va del manillar 4 hacia el sillín 3.

De acuerdo con una forma de realización preferida, la primera porción 14A, 14B, 14C de borde comprende un tramo 14C de borde contorneado de manera que se define un rebaje

20 central que está preferiblemente interpuesto entre los dos tramos inclinados 14A, 14B, en caso de que estén previstos los tramos inclinados 14A, 14B. Con referencia a la figura 2, se puede observar que, cuando el trasportín 100 está montado en el escúter 1, el tramo 14C de borde contorneado está dispuesto cerca o en correspondencia con un tapón P1 para el depósito de combustible del escúter 1. En la práctica, gracias al rebaje central definido en el

25 tramo 14C, es posible quitar el tapón P1 e insertar en el depósito una pistola de suministro para el reabastecimiento de combustible sin necesidad de desmontar el trasportín 100 del escúter 1. Gracias al tramo 14C, se optimiza además el espacio disponible de manera que se aumenta lo más posible la superficie 12 de apoyo.

30 De acuerdo con una forma de realización preferida, la parte 10 de apoyo comprende un par de porciones de extremo opuestas que están contorneadas de manera que se definen unas porciones 19A, 19B de tope para una carga a transportar. Preferiblemente, las porciones 19A, 19B de tope están delimitadas respectivamente por las porciones tercera y cuarta 15, 17 de borde.

35

De acuerdo con una forma de realización preferida, la parte 10 de apoyo comprende

primeros elementos 41 de anclaje para asegurar la carga L1 al trasportín 100. Preferiblemente, los primeros elementos 41 de anclaje comprenden una pluralidad de aberturas 41 de anclaje y, más preferiblemente, unos ojales alargados 41 de anclaje o ranuras 41 de anclaje. En el ejemplo, la parte 10 de apoyo comprende de manera no
5 limitativa seis ojales 41. De acuerdo con una forma de realización preferida, el kit 100, 42 comprende al menos un segundo elemento 42 de anclaje adaptado para cooperar con los primeros elementos 41 de anclaje para asegurar la carga L1 al trasportín 100. En otras palabras, dicho al menos un segundo elemento 42 de anclaje está adaptado para estar conectado a la parte 10 de apoyo por medio de los primeros elementos 41 de anclaje.
10 Preferiblemente, el al menos un elemento 42 de anclaje comprende un elemento flexible 42 de amarre, tal como por ejemplo una correa 42 de amarre, que está adaptado para atravesar las aberturas 41 de anclaje para asegurar la carga L1 al trasportín 100.

Es evidente que se pueden aportar modificaciones y/o variantes a lo descrito e ilustrado
15 anteriormente a título de ejemplo.

Por ejemplo, se observa que no es estrictamente necesario que el trasportín 100 comprenda la parte 10 de apoyo y la ménsula 20 de montaje acoplables de manera desmontable entre sí. De hecho, de acuerdo con una forma de realización menos conveniente, por ejemplo
20 porque es más costosa de realizar con respecto a la forma de realización mostrada en las figuras adjuntas, la parte 10 de apoyo y la ménsula 20 de montaje pueden estar hechas de una sola pieza, por ejemplo de plástico. En tal caso, no estarán previstos por ejemplo los tornillos 31 y los agujeros 32, mientras que podrán estar previstos por ejemplo solo tres agujeros análogos a los agujeros 21A que se extienden tanto a través de los primeros
25 elementos 21 de separación como a través de la parte 10 de apoyo y que están destinados a estar atravesados por respectivos tornillos de fijación para fijar el trasportín al bastidor 2 del escúter.

Se observa además que, en general, es suficiente que el trasportín 100 comprenda al
30 menos un elemento 18, 21 de separación que se extiende desde el segundo lado 13 de la parte 10 de apoyo en dirección transversal u ortogonal con respecto a la superficie 12 de apoyo. Preferiblemente, tal al menos un elemento 18, 21 de separación está dispuesto en correspondencia con una porción central de la parte 10 de apoyo. Además, en general, es suficiente que el trasportín 100 comprenda al menos un elemento 21A, 22 de fijación para
35 fijar de manera desmontable el trasportín al bastidor 2 del vehículo, donde tal al menos un elemento 21A, 22 de fijación está asociado al al menos un elemento 18, 21 de separación.

Por ejemplo, de acuerdo con una forma de realización (no representada), en lugar de la ménsula 20 de montaje que comprende una pluralidad de primeros elementos 21 de separación, podrá estar previsto por ejemplo un solo elemento de separación constituido por ejemplo por un solo brazo de soporte vertical, acoplado o formado de una sola pieza con la parte 10 de apoyo, que se extiende desde el segundo lado 13 de la parte 10 de apoyo y al cual podrán estar asociados uno o más elementos de fijación para fijar de manera desmontable el trasportín al bastidor 2 del vehículo.

10 Se observa además que, en general, no es estrictamente necesario que el trasportín 100 comprenda una pluralidad de elementos 21A, 22 de fijación. En general, es suficiente de hecho que el trasportín 100 comprenda al menos un elemento de separación y al menos un elemento de fijación asociado a tal al menos un elemento de separación para fijar de manera desmontable el trasportín al bastidor del vehículo.

15 Se observa además que, en general, dimensionando oportunamente el al menos un elemento de separación, la antedicha distancia H1 de la parte 10 de apoyo de las porciones 6A, 6B de apoyo puede variar entre 50 mm y 700 mm. Preferiblemente, la distancia H1 es tal que se permite que el conductor del vehículo inserte o interponga los pies entre las porciones 6A, 6B de apoyo y la parte 10 de apoyo.

Se observa, además, que, de acuerdo con una forma de realización alternativa, el al menos un elemento 18, 21 de separación de un trasportín según la presente descripción, puede estar conectado o integrado de manera estable en el bastidor 2 del vehículo, es decir conectado de manera no desmontable al bastidor 2 del vehículo, preferiblemente en correspondencia con la porción 2A del bastidor. Con tal propósito, con referencia a la figura 5, se ilustra una modalidad alternativa de conexión del trasportín 100 al bastidor 2 del escúter 1. En particular, en la figura 5, la ménsula 20 de montaje, y más en particular los primeros elementos 21 de separación, están soldados a la porción 2A del bastidor 2. Por lo tanto, en tal caso, una parte del trasportín 100, específicamente la ménsula 20 de montaje, está fijada de manera estable al bastidor 2. En el caso en el que la ménsula 20 de montaje y la parte 10 de apoyo estuvieran formadas de una sola pieza, todo el trasportín 100 estaría fijado de manera estable al escúter 1.

35 Se observa además que un trasportín según la presente descripción puede estar en general previsto, dimensionando oportunamente el antedicho al menos un elemento de separación,

incluso en un vehículo provisto de una plataforma plana en vez de un escúter con túnel central.

5 En base a cuanto se ha descrito anteriormente, es posible pues comprender como un transportín según la presente descripción permite conseguir los objetivos citados anteriormente.

10 Un transportín según la presente descripción habilita de hecho una superficie de apoyo en el espacio definido entre el sillín y el manillar del vehículo permitiendo apoyar/descargar ágilmente una carga sobre/desde la superficie de apoyo. Además, el engorro de tal transportín en el espacio definido entre el sillín y el manillar se reduce significativamente con respecto a las soluciones discutidas anteriormente con referencia a la técnica conocida.

15 Manteniéndose el principio de la invención, las formas de actuación y los particulares de realización se podrán variar ampliamente con respecto a cuanto se ha descrito e ilustrado a mero título de ejemplo no limitativo, sin por ello salir del alcance de la invención como se define en las reivindicaciones adjuntas.

REIVINDICACIONES

1. Transportín (100) para un vehículo (1) que comprende un motor, un bastidor (2) de vehículo, un sillín (3) y un manillar (4) de dirección y en el que está definido un espacio entre el sillín (3) y el manillar (4) de dirección, caracterizado porque comprende:

- una parte (10) de apoyo que comprende un primer lado (11) que incluye una superficie (12) de apoyo para soportar una carga (L1) a transportar y un segundo lado (13) opuesto al primer lado;

10

- al menos un elemento (18, 21) de separación que se extiende desde el segundo lado (13) de dicha parte (10) de apoyo en dirección transversal con respecto a la superficie (12) de apoyo;

15

- al menos un elemento (21A, 22) de fijación para fijar de manera desmontable el transportín al bastidor (2) del vehículo, estando dicho al menos un elemento (21A, 22) de fijación asociado a dicho al menos un elemento (18, 21) de separación.

2. Transportín (100) según la reivindicación 1, caracterizado porque comprende un borde libre (14A, 14B, 14C, 15, 16, 17) que se extiende alrededor de la superficie (12) de apoyo, comprendiendo dicho borde libre (14A, 14B, 14C, 15, 16, 17) una primera porción (14A, 14B, 14C) de borde y una segunda porción (16) de borde opuesta a la primera porción (14A, 14B, 14C) de borde.

25

3. Transportín (100) según la reivindicación 1 ó 2, caracterizado porque está adaptado para estar fijado al bastidor (2) del vehículo en el espacio definido entre el sillín (3) y el manillar (4) de dirección.

30

4. Transportín (100) según una cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque al menos un elemento (18, 21) de separación está dispuesto en correspondencia con una parte central de la porción (10) de apoyo.

35

5. Transportín (100) según una cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque dicho al menos un elemento de separación comprende al menos un primer elemento (21) de separación, porque el transportín (100) comprende una ménsula (20) de montaje que comprende dicho al menos un primer elemento (21) de separación, y porque la parte (10) de

apoyo es una parte (10) con forma de placa fijable de manera desmontable a la ménsula (20) de montaje.

5 6. Transportín (100) según la reivindicación 5, caracterizado porque la parte (10) de apoyo está hecha de material plástico y la ménsula (20) de montaje está hecha de material metálico.

10 7. Transportín (100) según una cualquiera de las reivindicaciones 2 a 6, caracterizado porque la primera porción (14A, 14B, 14C) de borde presenta dos tramos inclinados (14A, 14B) de borde que se extienden de tal manera que convergen en la trayectoria que va de la segunda porción (16) de borde a la primera porción (14A, 14B, 14C) de borde.

15 8. Transportín (100) según una cualquiera de las reivindicaciones 2 a 7, caracterizado porque la primera porción (14A, 14B, 14C) de borde comprende un tramo (14C) de borde contorneado de manera que se define un rebaje central.

20 9. Transportín (100) según una cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque la parte (10) de apoyo comprende un par de porciones de extremo opuestas que están contorneadas de manera que se definen unas porciones (19A, 19B) de tope para una carga a transportar.

25 10. Transportín (100) según una cualquiera de las reivindicaciones anteriores, caracterizado porque dicha parte (10) de apoyo comprende primeros elementos (41) de anclaje para asegurar dicha carga (L1) al transportín (10, 20).

11. Transportín (100) según la reivindicación 10, caracterizado porque dichos primeros elementos (41) de anclaje comprenden una pluralidad de aberturas (41) de anclaje.

30 12. Transportín (100) según una cualquiera de las reivindicaciones 10 ú 11, caracterizado porque comprende al menos un segundo elemento (42) de anclaje adaptado para cooperar con dichos primeros elementos (41) de anclaje.

35 13. Transportín (100) para un vehículo (1) que comprende un motor, un bastidor (2) de vehículo, un sillín (3) y un manillar (4) de dirección y en el que está definido un espacio (V1) entre el sillín (3) y el manillar (4) de dirección, caracterizado porque comprende:

- una parte (10) de apoyo que comprende un primer lado (11) que incluye una superficie (12) de apoyo para soportar una carga (L1) a transportar y un segundo lado (13) opuesto al primer lado;

5 - al menos un elemento (18, 21) de separación que se extiende desde el segundo lado (13) de dicha parte (10) de apoyo en dirección transversal con respecto a la superficie (12) de apoyo, estando dicho al menos un elemento de separación conectado de manera estable al bastidor del vehículo en dicho espacio (V1) definido entre el sillín (3) y el manillar (4) de dirección.

10

14. Vehículo (1) del tipo que comprende un motor, un bastidor (2) de vehículo, un sillín (3), un manillar (4) de dirección y un espacio definido entre el sillín y el manillar de dirección, caracterizado porque comprende un trasportín (100) como se define en una cualquiera de las reivindicaciones anteriores, estando fijado dicho trasportín al bastidor (2) del vehículo en el espacio definido entre el sillín (3) y el manillar (4) de dirección.

15

15. Vehículo (1) según la reivindicación 14, caracterizado porque dicho vehículo es un escúter (1) que comprende un túnel central (5) y porque el trasportín (100) está fijado a una porción (2A) de bastidor del bastidor (2) de vehículo situada en correspondencia con el túnel central (5).

20

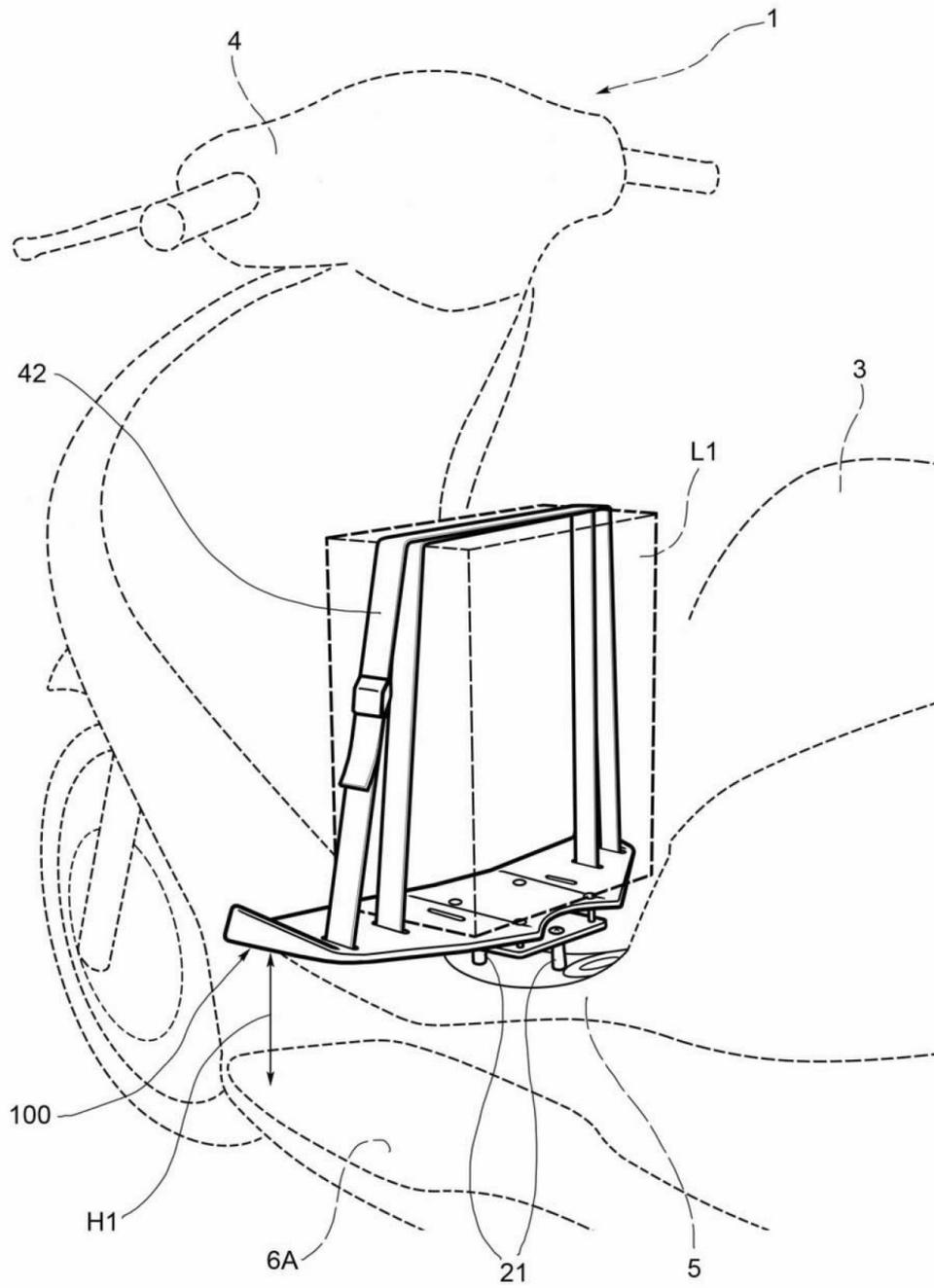


FIG. 1

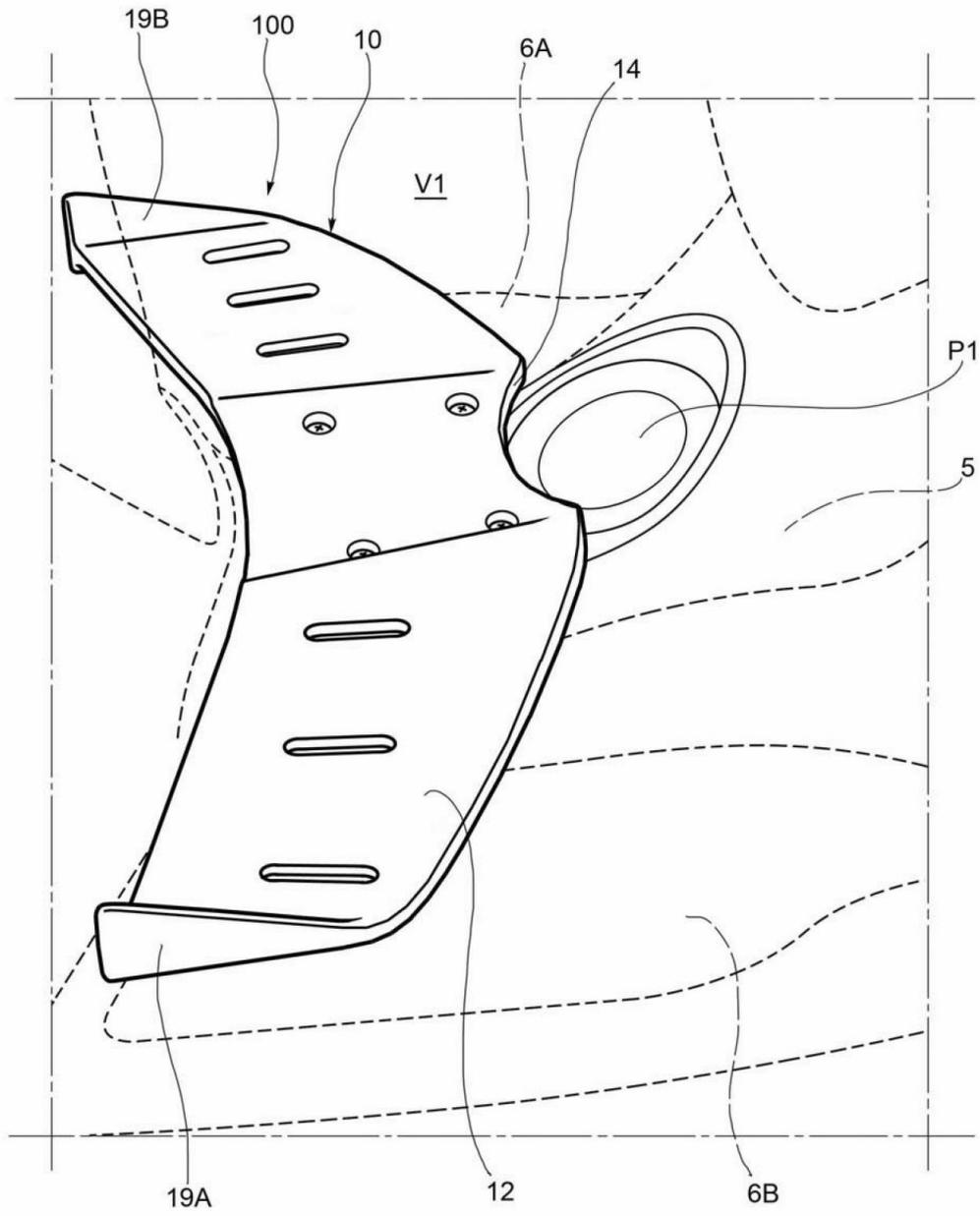


FIG. 2

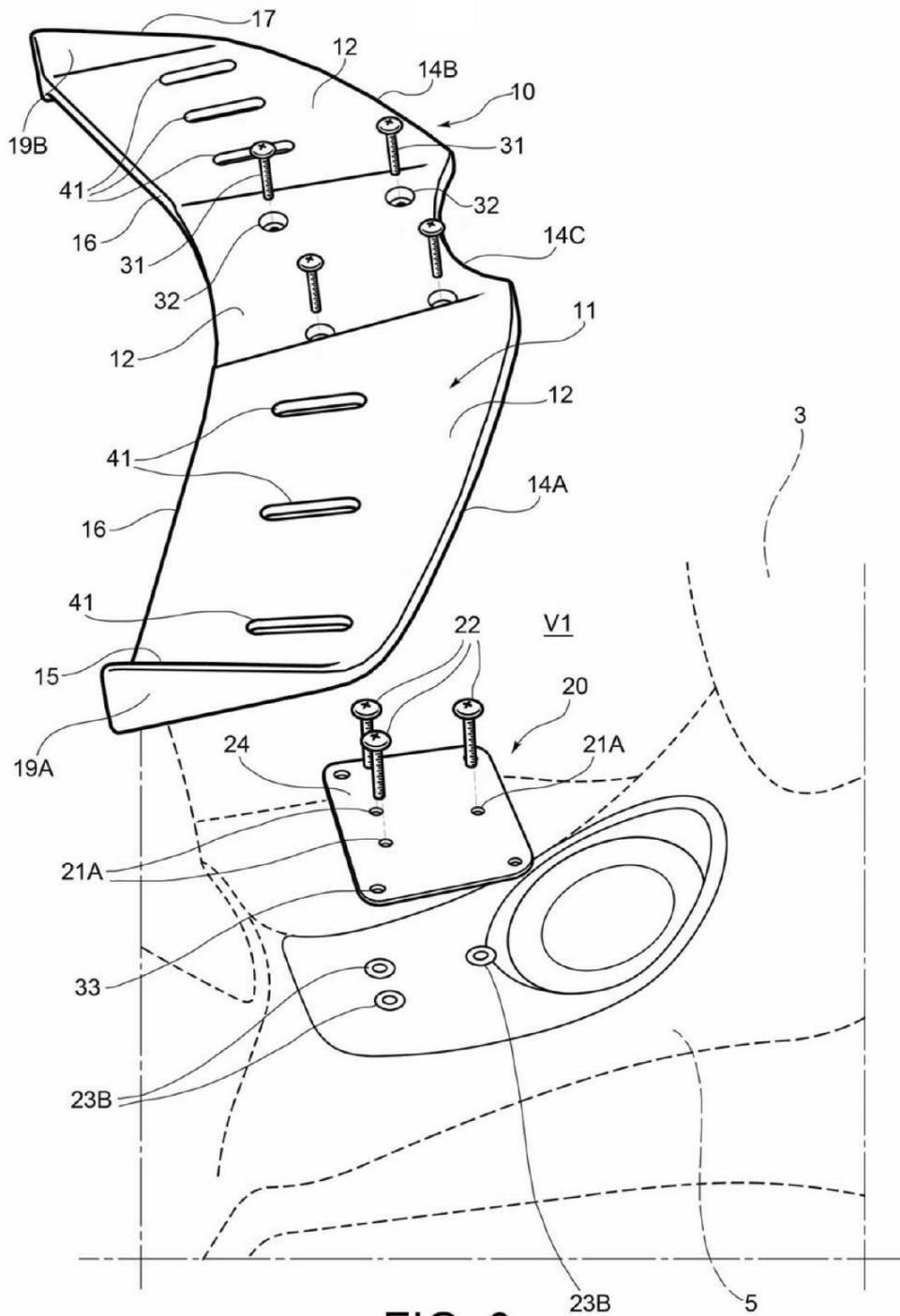


FIG. 3

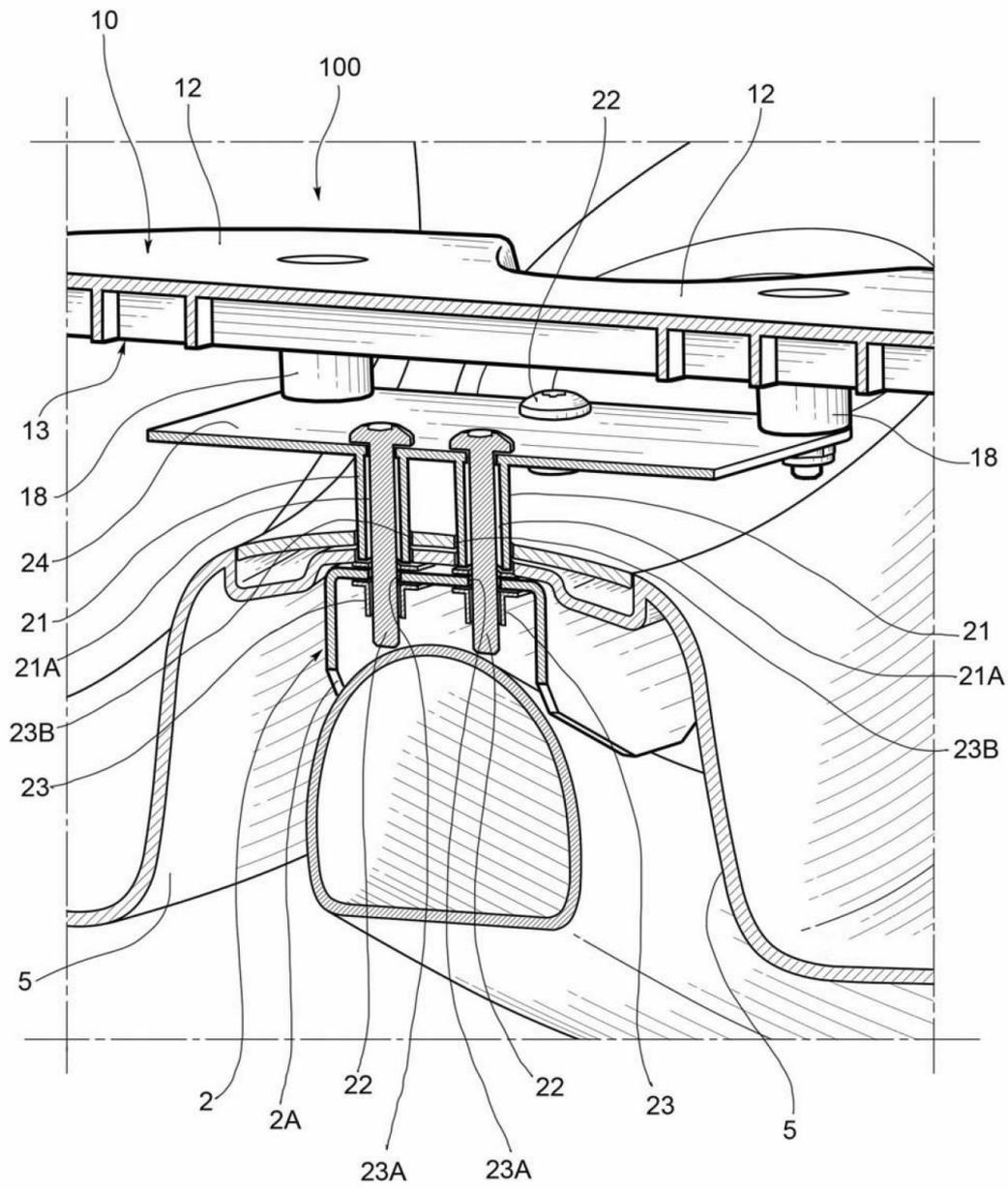


FIG. 4

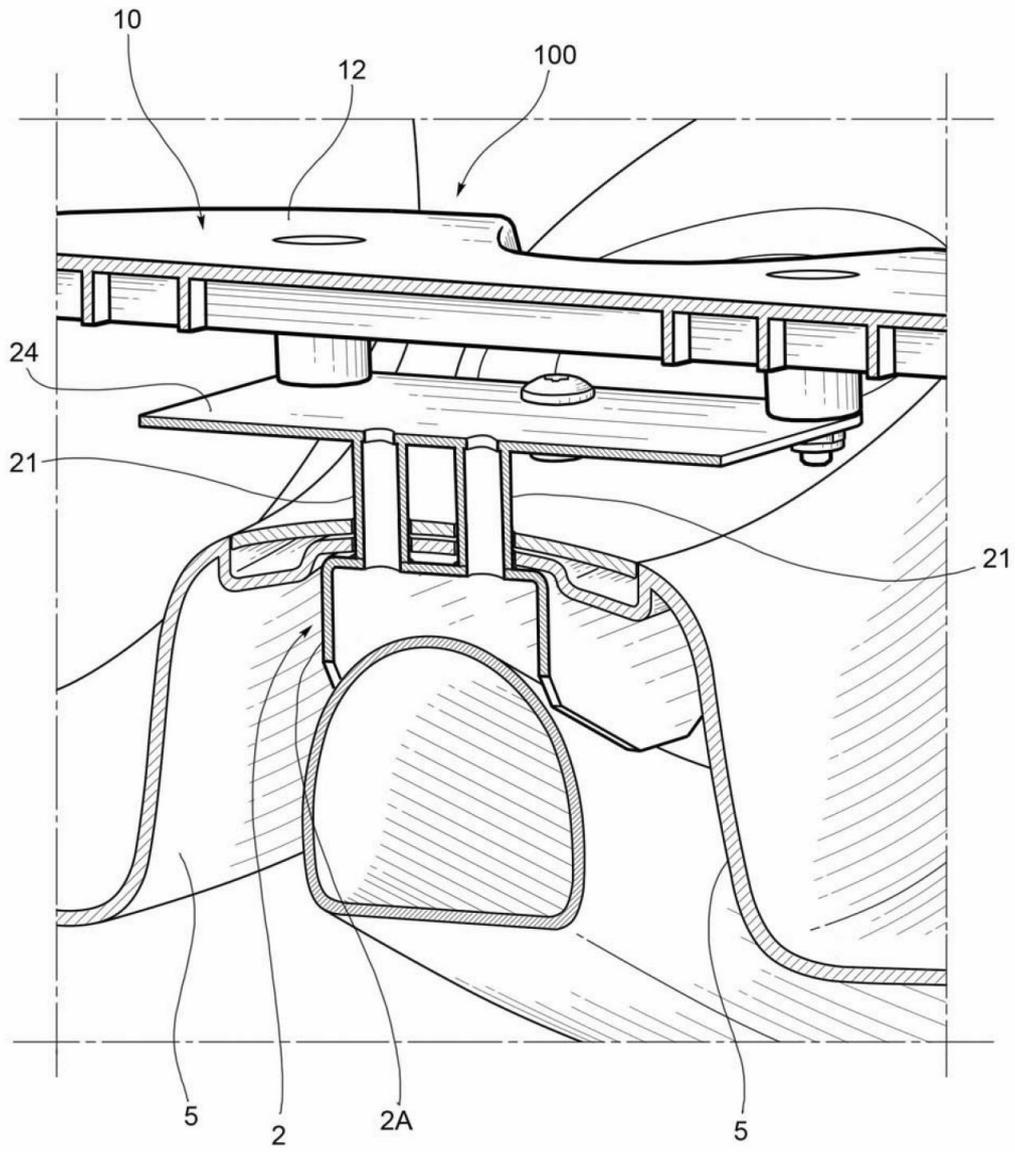


FIG. 5