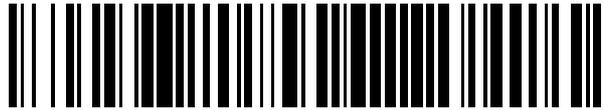


19



OFICINA ESPAÑOLA DE  
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 582 477**

51 Int. Cl.:

**B62J 7/08** (2006.01)

**B62J 9/00** (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **02.03.2011** **E 11001710 (0)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **11.05.2016** **EP 2366613**

54 Título: **Distanciador para bolsas laterales para motocicletas**

30 Prioridad:

**03.03.2010 DE 202010003118 U**

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:

**13.09.2016**

73 Titular/es:

**SW-MOTECH GMBH & CO. KG (100.0%)**  
**Ernteweg 8-10**  
**35282 Rauschenberg, DE**

72 Inventor/es:

**SWORA, JÜRGEN y**  
**RHIEL, FABIAN**

74 Agente/Representante:

**DE ELZABURU MÁRQUEZ, Alberto**

**ES 2 582 477 T3**

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín europeo de patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre concesión de Patentes Europeas).

## DESCRIPCIÓN

Distanciador para bolsas laterales para motocicletas

La invención concierne a un distanciador para bolsas laterales para motocicletas según el preámbulo de la reivindicación 1. Un distanciador de este tipo se conoce por el documento US2003/0122002.

5 Las bolsas laterales para ruedas de vehículo, en particular bolsas flexibles o blandas, son muy apreciadas por los conductores de motocicletas. Ofrecen frecuentemente espacio de almacenamiento suficiente con dimensiones compactas y cuidan de que también un acompañante pueda viajar todavía cómodamente en la motocicleta. Las bolsas fabricadas en su mayoría de piel o tela están unidas una con otra normalmente por medio de una o varias almas. Con éstas se colocan las bolsas encima o debajo del banco trasero, el guardabarros trasero o un portaequipajes de la motocicleta de modo que a ambos lados de la motocicleta pueda colgar una respectiva bolsa. Allí se fijan éstas con bandas o correas en el chasis de la motocicleta.

10 En este caso, es problemático que tanto las bolsas como también las correas o bandas pueden llegar fácilmente a la rueda trasera o a la cadena de accionamiento de la motocicleta, de modo que se origine un peligro de accidente relativamente grande. Esto es especialmente el caso cuando se sienta en la motocicleta un acompañante cuyas piernas pueden presionar las bolsas hacia dentro. Las bolsas pueden además rozar con la rueda trasera en caso de una fijación no cuidadosa y, por tanto, se ensucian o incluso se deterioran fuertemente.

15 Por tanto, se han desarrollado distanciadores para bolsas laterales que se atornillan lateralmente en la motocicleta o – como se revela en el documento DE 32 43 177 A1 – lateralmente en un portaequipajes. El distanciador configurado en forma de un bastidor garantiza una fijación segura de las bolsas laterales y evita un contacto directo de la bolsa con la motocicleta. En las motocicletas que tienen el tubo de escape debajo de la parte trasera, el soporte funciona al mismo tiempo como distanciador entre las bolsas blandas y el tubo de escape y evita así daños desagradables.

20 Para evitar taladros adicionales en el chasis de la motocicleta para la colocación del distanciador, el documento DE 295 02 656 U1 propone que un distanciador completamente en forma de U pueda emplearse utilizando los medios de fijación de fijación presentes en la zona de la rueda trasera, para otros componentes como, por ejemplo, amortiguadores, guardabarros o intermitentes, es decir, el distanciador se fija siempre a la motocicleta junto con estos componentes.

25 Todas estas soluciones tienen la desventaja de que los distanciadores están siempre fijamente atornillados con la motocicleta, es decir, los distanciadores pueden retirarse de la motocicleta solamente con una herramienta adecuada y con un coste grande. Sin embargo, esto es frecuentemente poco satisfactorio, en particular cuando las bolsas laterales y, por tanto, también los distanciadores no se necesitan durante cierto tiempo o sólo se necesitan a corto plazo. Los distanciadores vacíos forman entonces solamente un lastre innecesario que repercute en el peso en vacío y la aerodinámica de la motocicleta. Además, puede surgir un riesgo de lesiones derivado de los distanciadores que están al descubierto.

30 El objetivo de la invención es superar éstas y otras desventajas del estado de la técnica y desarrollar un distanciador para bolsas laterales para motocicletas que esté constituido de manera barata con medios sencillos y garantice una distancia siempre suficiente entre las bolsas laterales y la motocicleta. El distanciador debe ser retirable y colocable de nuevo al menos parcialmente en cualquier momento de forma rápida y cómoda sin que para ello sea necesaria una herramienta. Además, debe formar un apoyo siempre fiable para la bolsa dispuesta lateralmente en la motocicleta.

35 Otro objetivo importante de la invención consiste en crear una disposición de bolsas laterales que pueda manejarse de manera sencilla y pueda retirarse de la motocicleta en cualquier momento en caso de que no se la utilice. Además, la disposición de bolsas laterales debe garantizar siempre una fijación de posición siempre fiable de las bolsas.

40 Las características principales de la invención están indicadas en la parte caracterizante de la reivindicación 1. Ciertas ejecuciones son objeto de las reivindicaciones 2 a 9.

45 En un distanciador para una bolsa lateral que puede colocarse lateralmente en una motocicleta, con un elemento de retención que, en posición montada en la motocicleta, mantiene la bolsa lateral a una distancia definida de la motocicleta, y con un elemento de fijación para fijar el elemento de retención a la motocicleta, la invención prevé que el elemento de fijación sea o forme un dispositivo de encastre que sujete de manera soltable el elemento de retención a la motocicleta. Por tanto, es posible que el elemento de retención pueda retirarse de la motocicleta en cualquier momento, lo que es especialmente ventajoso cuando no son necesarias las bolsas laterales. Solamente una parte del elemento de fijación previamente montado permanece en la motocicleta lo que, sin embargo, apenas influye en el comportamiento de marcha y la óptica de la motocicleta debido a su reducido tamaño y a su pequeño peso propio. Los elementos de retención tampoco sobresalen ya en vacío de la motocicleta, de modo que no se

origina ningún peligro de lesiones.

5 La colocación y retirada de los elementos de retención es extremadamente sencilla debido a la unión de encastre y se realiza sin ninguna herramienta, lo que repercute de manera sumamente favorable en el manejo del distanciador. Si se utilizan las bolsas laterales, los elementos de retención deben encastrarse solamente con los elementos de fijación. A continuación, las bolsas pueden colocarse inmediatamente en la motocicleta y acoplarse con los elementos de retención, de modo que las bolsas se mantienen siempre durante la marcha a una distancia suficiente de la motocicleta.

10 La invención prevé además que el dispositivo de encastre presente una parte de alojamiento que aloje el elemento de retención en unión cinemática y/o geométrica, siendo o formando el elemento de retención una parte del dispositivo de encastre. Por tanto, durante el montaje el elemento de retención debe enchufarse y encastrarse únicamente en la parte de alojamiento ya montada previamente en la motocicleta. No son necesarias otras maniobras o trabajos de montaje. El elemento de retención está fijado siempre de manera fiable a la motocicleta.

15 Según la invención, el elemento de retención lleva un suplemento que es o forma una parte del dispositivo de encastre y está unido con el elemento de retención de manera axialmente fija y solidaria en rotación. Por tanto, el suplemento une el elemento de retención con la parte de alojamiento. La configuración separada del elemento de retención y el suplemento tiene además la ventaja de que ambos pueden fabricarse de diferentes materiales. Por ejemplo, para el elemento de retención se puede utilizar un tubo metálico estable, mientras que el suplemento – al igual que la parte de alojamiento – puede fabricarse de un plástico. Según la invención, el elemento de retención y/o el suplemento presentan unos medios de encastre adecuados que pueden acoplarse en unión cinemática y/o geométrica con una cavidad de encastre de la parte de alojamiento.

Otra forma de realización preferida de la invención prevé que el medio de encastre pueda accionarse contra una fuerza elástica. Por tanto, el suplemento y/o el elemento de retención pueden encastrarse automáticamente en el elemento de alojamiento, lo que simplifica aún más la manipulación del distanciador.

25 El medio de encastre está formado preferiblemente en una lengüeta elástica, lo que repercute de manera favorable en los costes de fabricación. Asimismo, es favorable que el medio de encastre y/o la lengüeta elástica sean de una pieza con el suplemento. Por tanto, el suplemento puede configurarse de forma barata como una pieza fundida por inyección.

30 Otro aspecto importante de la invención prevé que una disposición de bolsas laterales para una motocicleta presente una bolsa lateral y un distanciador, en cuyo caso el distanciador prevé un elemento de retención y un elemento de fijación que está configurado como dispositivo de encastre y sujeta el elemento de retención de manera soltable a la motocicleta. Por tanto, el elemento de retención – en posición montada en la motocicleta – mantiene siempre la bolsa lateral de manera fiable a una distancia definida de la motocicleta, mientras que el elemento de fijación inmoviliza el elemento de retención en la motocicleta, en tanto se usen o se utilicen las bolsas laterales. Por el contrario, si no se utilizan las bolsas, pueden retirarse los elementos de retención a ambos lados de la motocicleta, de modo que sólo permanezca en la motocicleta una parte de los elementos de fijación previamente montados. El montaje y el desmontaje de los elementos de retención son posibles de manera sencilla y sin herramienta, con lo que los elementos de retención pueden utilizarse en cualquier momento incluso durante un breve tiempo y pueden retirarse de nuevo. Para que las bolsas laterales se mantengan siempre de forma fiable a una distancia definida de la motocicleta y tampoco puedan pivotar hacia fuera, en cada bolsa lateral está previsto un alojamiento para el respectivo separador asociado, en cuyo caso el alojamiento de una bolsa aloja el respectivo elemento de retención del distanciador.

Además, entre la bolsa lateral y el elemento de retención está configurado un dispositivo de seguridad, siendo preferiblemente el dispositivo de seguridad una correa de seguridad seccionable. Ésta cuida de que las bolsas dispuestas en los distanciadores no puedan resbalarse hacia fuera por descuido.

45 Otras características, detalles y ventajas de la invención resultan del texto de las reivindicaciones, así como de la siguiente descripción de ejemplos de realización con ayuda de los dibujos. Muestran:

La figura 1, una representación en despiece ordenado de un distanciador para una bolsa lateral con un elemento de retención y un elemento de fijación;

La figura 2, una vista en planta de un suplemento del elemento de fijación;

50 La figura 3, una vista frontal del suplemento de la figura 2;

La figura 4, una vista frontal de un parte de alojamiento del elemento de fijación;

La figura 5, una vista en planta de la parte de alojamiento de la figura 4;

La figura 6, una sección longitudinal del elemento de fijación, en donde el suplemento está inserto y encastrado en la

parte de alojamiento;

La figura 7, una vista en perspectiva del distanciador de la figura 1 en posición desmontada;

La figura 8, el distanciador de la figura 1 en posición montada; y

La figura 9, una disposición de bolsas laterales con otra forma de realización de un distanciador.

- 5 El distanciador designado en general en la figura 1 con 10 tiene un elemento de retención 20 que se fija con un elemento de fijación 30 al chasis (no representado) de una motocicleta (igualmente no mostrada). El elemento de retención 20 sirve para mantener a distancia de la motocicleta a las bolsas laterales o de asiento 11 (véase la figura 9) que se disponen lateralmente en la motocicleta, a fin de que las bolsas 11 no pueden llegar por descuido a la rueda trasera, la cadena u otros componentes de la motocicleta, ni siquiera cuando la motocicleta está en una curva o cuando un acompañante está sentado en la parte trasera del banco posterior de la motocicleta y carga su peso sobre las bolsas 11.

Las bolsas 11 fabricadas de cuero o tela están unidas una con otra por medio de almas 19. Con éstas se colocan las bolsas 11, por ejemplo, debajo del banco posterior de la motocicleta, de modo que puedan colgar a ambos lados de la motocicleta. Así, se mantienen en posición por el distanciador 10 o sus elementos de retención 20.

- 15 El elemento de fijación 30 posee, para inmovilizar el elemento de retención 20, un suplemento 40 que está unido con el elemento de retención 20 de manera axialmente fija y solidaria en rotación y que puede acoplarse de forma soltable con una parte de alojamiento 70, en cuyo caso la parte de alojamiento 70 inmoviliza el suplemento 40 en posición montada de manera axialmente fija y solidaria en rotación.

- 20 La parte de alojamiento 70 está fijada al chasis de la motocicleta por medio de una placa de montaje 80. La placa de montaje 80 presenta para ello unos taladros 81 en los que se insertan unos tornillos de fijación adecuados (no representados). Estos últimos pueden atornillarse directamente con el chasis de la motocicleta, estando previstos taladros roscados o unos insertos roscados en un sitio adecuado.

- 25 No obstante, la placa de montaje 80 se puede disponer también en la zona de componentes ya existentes y sus tornillos de fijación se pueden usar también para la inmovilización de la placa de montaje 80. Componentes adecuados son, por ejemplo, los reposapiés traseros de la motocicleta. En este caso, la disposición de los taladros 81 se acomoda a la posición de los tornillos para la inmovilización de los reposapiés. Esto tiene la ventaja de que no son necesarios taladros adicionales en el chasis.

- 30 Según las condiciones de espacio, la placa de montaje 80 se configura como una placa plana en la motocicleta o – como se representa en la figura 1 – está ligeramente acodada para que la parte de alojamiento 70 y el elemento de retención 20 formen un ángulo adecuado con la motocicleta.

La fijación de la parte de alojamiento 70 a la placa de montaje 80 se realiza por medio de tornillos 82 que atraviesan unos taladros 79 de la parte de alojamiento 70 y se atornillan con taladros roscados correspondientes (no visibles) de la placa de montaje 80. No obstante, esta última puede estar provista también de taladros de paso, mientras que los tornillos 82 se atornillan por medio de tuercas (no mostradas).

- 35 El elemento de retención 20 es preferiblemente un tubo con sección transversal redonda o angulosa que porta el suplemento 40 en un extremo 21. Este suplemento está fabricado preferiblemente de un material de plástico y – como muestran las figuras 1 y 2 – está configurado en conjunto en forma de T con una parte de vástago 41 y una parte de cabeza 51.

- 40 La parte de vástago 41 se extiende en la dirección longitudinal A del elemento de retención 20. Tiene una sección transversal no redonda, preferiblemente angulosa, y forma de preferencia una pieza con la parte de cabeza 51. Ésta se extiende en una dirección Q transversal a la dirección longitudinal A del elemento de retención 20 y está provista en la dirección transversal Q, en toda su anchura B, de una hendidura 52 que divide la parte de cabeza 51 en dos mitades (no designadas específicamente). Por tanto, el suplemento 40 está configurado como hendido en un lado, cumpliéndose que las mitades de la parte de cabeza 51 unidas también una con otra por medio de la parte de vástago 41 pueden hacerse pivotar una con respecto a otra con elasticidad de resorte.

- 45 Unos taladros 53 practicados lateralmente en la parte de cabeza 51 sirven para el alojamiento de tornillos 54 que se aseguran a la parte de cabeza 51 por medio de tuercas 56. Los taladros 53 están configurados con diámetro ampliado en los extremos para alojar en un lado de la parte de cabeza 51 las cabezas 55 de los tornillos 54 y en el otro lado de la parte de cabeza 51 las tuercas 56. Estas últimas se insertan además en unión geométrica en los extremos de los taladros 53 para que las tuercas 56 no puedan girar al apretar los tornillos 54. Tanto las cabezas de tornillo 55 como también las tuercas 56 no sobresalen más allá de las superficies laterales 57 de la parte de cabeza 51. Unas crucetas 58 incorporadas en éstas refuerzan la parte de cabeza 46, de modo que ésta presenta una estabilidad suficiente con un peso relativamente reducido y no se puede alabear.

5 Como muestran con más detalle las figuras 2 y 3, la anchura B de la parte de cabeza 51 es claramente mayor que la anchura b de la parte de vástago 41, de modo que el suplemento 40 presenta una configuración en forma de T en su conjunto. Por el contrario, el espesor D de la parte de cabeza 51 es sólo insignificamente mayor que el espesor d de la parte de vástago 41, de modo que el suplemento 40 está configurado relativamente plano en una dirección R transversal a la dirección longitudinal A del elemento de retención 20 y transversal a la dirección transversal Q.

En el lado frontal 61 de la parte de cabeza 51 vuelto hacia el elemento de retención 20 está practicada una abertura 62 cuyo contorno corresponde sustancialmente al contorno exterior del elemento de retención 20. El lado frontal 64 de la parte de cabeza 51 vuelto hacia la parte de vástago 41 está configurado lateralmente acodado en la dirección transversal Q, estando previstas unas superficies oblicuas 65 en los extremos exteriores.

10 La abertura 62 de la parte de cabeza 51 limita un canal de alojamiento 63 que se extiende a través de la parte de cabeza 61 hasta el interior de la parte de vástago 41. El canal de alojamiento 63 sirve para el alojamiento del elemento de retención 20, que se introduce con su extremo 21 en el canal de alojamiento 63 y, por tanto, en el suplemento 40.

15 Cuando el elemento de retención 20 está asentado con su extremo 21 en el suplemento 40, se aprietan firmemente los tornillos 54 contra las tuercas 56. Por tanto, las mitades de la parte de cabeza 51 divididas por la hendidura 52 se presionan por ambos lados contra el elemento de retención 20, que está inmovilizado en el suplemento 40 de manera permanente y segura.

20 En lugar de una unión de aprisionamiento de este tipo, pueden seleccionarse también otras clases de fijación. Así, por ejemplo, el suplemento 40 puede presionarse firmemente sobre el extremo 21 del elemento de retención 20, eligiéndose las dimensiones interiores del canal de alojamiento 63 con una magnitud insignificamente más pequeña que la de las dimensiones exteriores del elemento de retención 20, de modo que éste quede sujeto en el suplemento 40 mediante una unión de rozamiento. No obstante, se puede pegar también el suplemento 40, adicional o alternativamente, sobre el extremo 21 del elemento de retención 20 o se le puede remachar con éste.

25 Dado que el contorno de la abertura 62 corresponde al contorno exterior del elemento de retención 20, este último – cuando el elemento de retención 20 presenta una sección transversal no redonda – es asegurado no sólo axialmente, sino también contra giro. Si el elemento de retención 20, la abertura 62 y el canal de alojamiento 63 presentan una sección transversal redonda, se forma entonces, entre estos y el suplemento 40 está configurado un seguro contra giro (no mostrado).

30 En su extremo 42 opuesto a la parte de cabeza 51 está practicada, en una superficie lateral 43 de la parte de vástago 41, una hendidura 44 en forma de U que limita así una lengüeta 45 que se extiende en la dirección longitudinal A. La lengüeta 45 está constituida con elasticidad de resorte debido a las propiedades elásticas del material plástico del que está fabricado el suplemento 40. Dicha lengüeta lleva en un extremo un resalte 46 que sirve como elemento de encastre y que presenta en su lado alejado de la parte de cabeza 51 un chaflán de ataque o un redondeamiento 47 y en su extremo alejado de la parte de cabeza 51 un flanco 48 relativamente empinado. Como muestra la figura 2, el contorno exterior del resalte 46 es de forma redonda en la zona del chaflán de ataque 47 y recta en la zona del flanco 48.

Unas crucetas 49 incorporadas en la superficie lateral 43 de la parte de vástago 41 estabilizan el vástago 41 y, por tanto, el suplemento 40, de modo que éste no puede alabearse durante el uso especificado del distanciador 10.

40 La parte de alojamiento 70 del elemento de fijación 30 presenta en el lado frontal, aproximadamente en el centro, una abertura de alojamiento 72 que limita un canal de alojamiento adicional 71 (véanse las figuras 4 y 5). Éste se extiende en la dirección longitudinal A y sobre casi toda la longitud L de la parte de alojamiento 70, siendo la longitud L mayor que la longitud l de la parte de vástago 41. Su sección transversal corresponde sustancialmente a la sección transversal del canal de alojamiento adicional 71, de modo que este último aloja el suplemento 40 del elemento de retención 20 mediante sustancialmente una unión geométrica y solidaria en rotación. Las dimensiones interiores del canal de alojamiento adicional 71 son también insignificamente mayores que las dimensiones exteriores de la parte de vástago 41, de modo que ésta es guiada en el canal de alojamiento 71 con una holgura de movimiento reducida. Para facilitar aún más la introducción del suplemento 40 en la parte de alojamiento 70, el vástago 41 puede estar configurado además con una forma ligeramente cónica (véase la figura 2).

50 En una superficie lateral 73 de la parte de alojamiento 70 está practicado un rebajo 74 cuyo contorno corresponde sustancialmente al contorno exterior del resalte 46 de suplemento 40, de modo que el resalte 46 formado en la lengüeta elástica 45 puede ser recibido por el rebajo 74 mediante sustancialmente una unión geométrica. Como muestra la figura 5, el contorno del rebajo 74 presenta un canto redondo 75 en su zona alejada de la abertura de alojamiento 72 y un canto recto 76 en su zona vuelta hacia la abertura de alojamiento 72, extendiéndose éste último canto de manera aproximadamente perpendicular a la dirección longitudinal A y, por consiguiente, en la dirección transversal Q. La distancia N del canto 76 a la abertura de alojamiento 72 es insignificamente menor que la distancia n entre el flanco 48 del resalte 46 y el lado frontal 64 de la parte de cabeza 51 (véase para ello también la

figura 6).

5 La superficie frontal 77 de la parte de alojamiento 70 está configurada plana en la zona de la abertura de alojamiento 72 en la dirección transversal Q. Por el contrario, en las zonas de borde están previstas unas superficies oblicuas 78 cuyo ángulo de ataque corresponde a los ángulos de ataque de las superficies oblicuas 65 de la parte de cabeza 51, de modo que la superficie frontal 77 de la parte de alojamiento 70 y el lado frontal 64 de la parte de cabeza 51 están configurados sustancialmente con la misma forma. El espesor T de la parte de alojamiento 70 corresponde al espesor D de la parte de cabeza 51, de modo que la parte de alojamiento 70 no es más alta que el suplemento 40.

Unos apoyos o nervios 84 formados lateralmente en la parte de alojamiento 70 aumentan la estabilidad del dispositivo de fijación 30 con un peso propio simultáneamente reducido.

10 El montaje y el desmontaje del distanciador 10 según la invención son extremadamente sencillos y lo mismo ocurre con su manejo.

La parte de alojamiento 70 se fija con ayuda de la placa de montaje 80 al chasis de la motocicleta, mientras que el suplemento 40 se enchufa sobre el extremo 21 del elemento de retención 20 y se asegura por medio de los tornillos 54 y las tuercas 56 (véase la figura 7).

15 Tan pronto como la parte de alojamiento 70 está fijada a la motocicleta, el suplemento 40 del elemento de retención 20 se introduce con la parte de vástago 41 en el canal de alojamiento 71 a través de la abertura de alojamiento 72. Por tanto, el resalte de encastre 46 se presiona hacia dentro de la parte de vástago 41 por el chaflán de ataque 47 y el borde de la abertura de alojamiento 72 contra la fuerza elástica de la lengüeta 45 en una dirección R transversal a la dirección longitudinal A y transversal a la dirección transversal Q. El suplemento 40 puede enchufarse ahora libremente en la parte de alojamiento 70 hasta que la parte de cabeza 51 – como se muestra en la figura 8 – haga tope con su lado frontal 64 en la superficie frontal 77 de la misma forma de la parte de alojamiento 70. En esta posición el resalte 46 se coloca debajo del rebajo 74 de la superficie lateral 73 de la parte de alojamiento 70 y la lengüeta elástica 45 presiona el resalte 46 que está ahora al descubierto hacia dentro del rebajo 74 de la misma forma, aplicándose el flanco empinado 48 al canto recto 76 del rebajo 74.

25 Dado que la distancia N del canto 76 a la abertura de alojamiento 72 es menor que la distancia n del flanco 48 al lado frontal 64 de la parte de cabeza 51, el suplemento 40 se introduce siempre por el flanco 48 en el canal de alojamiento 71 y, por tanto, en la parte de alojamiento 70. Sin embargo, dado que la parte de cabeza 51 hace tope mediante su lado frontal 64 con la superficie frontal 77 de la misma forma de la parte de alojamiento 70, el suplemento 40 se alinea y se centra automáticamente. Éste se mantiene siempre libre de holgura en la parte de alojamiento 70, de modo que también el elemento de retención 20 se mantiene posicionado siempre con precisión, aun cuando actúen fuerzas exteriores sobre el elemento de retención 20.

35 Para retirar el elemento de retención 20 de la motocicleta se presiona el resalte 46 de manera sencilla hacia dentro de la parte de vástago 41 del suplemento 40 y hacia fuera del rebajo 74 de la misma forma hasta que el canto recto 76 del rebajo 74 del elemento de alojamiento 70 libera el flanco 48 del resalte 46. El elemento de retención 20 puede extraerse ahora con su suplemento 40 hacia fuera del canal de alojamiento 71 del elemento de alojamiento 70.

Se aprecia que el suplemento 40 y la parte de alojamiento 70 del elemento de fijación 30 forman un dispositivo de encastre que fija el elemento de retención 20 a la motocicleta mediante una unión cinemática y/o geométrica. Por consiguiente, el elemento de retención 20 se sujeta siempre de forma fiable por el elemento de fijación 30, pudiendo realizarse de forma rápida y cómoda tanto el montaje como también el desmontaje – sin ninguna herramienta.

40 Si no son necesarios el distanciador 10 ni, por tanto, el elemento de retención 20 porque no se utilizan bolsas laterales o de asiento 11, el elemento de retención 20 puede soltarse de nuevo rápidamente, por medio del suplemento 40, para liberarlo de la parte de alojamiento 70 y, por tanto, de la motocicleta. Para ello, solamente se tiene que presionar el resalte 46 hacia dentro del rebajo 74 de la parte de alojamiento 70 contra la fuerza elástica de la lengüeta 45 hasta que el suplemento 40 pueda extraerse del canal de alojamiento 71 con sus partes de vástago y de cabeza 41, 51.

En la motocicleta solamente permanecen la parte de alojamiento 70 y la placa de montaje 80 del distanciador 10, pero éstas, debido a su tamaño relativamente pequeño y su peso relativamente pequeño, apenas perturban las propiedades de marcha de la motocicleta. Es imaginable también el pequeño peligro de lesiones porque ni la parte de alojamiento 70 ni la placa de montaje 80 presentan elementos sobresalientes o protuberantes.

50 El elemento de retención 20 – como muestran las figuras 1, 7 y 8 – puede estar acodado una o varias veces para seguir, por ejemplo con el elemento de retención 20, el contorno del chasis o el diseño de la motocicleta. No obstante, el elemento de retención 20 también se puede configurar – según muestra la figura 9 – como un tubo recto o como una barra recta.

Como muestra también la figura 9, el extremo libre 22 del elemento de retención 20 que queda enfrente del

- 5 suplemento 40 está unido con la bolsa 11. Esta última está provista para ello, en su lado posterior, de un alojamiento 12 que recibe el extremo libre 22 del elemento de retención 20. El alojamiento 12 puede estar configurado como un canal de alojamiento o una manga que está cosida en el lado posterior sobre la bolsa de asiento 11. Es imaginable también el empleo de bandas (no representadas) que forman bucles individuales para recibir el elemento de retención 20. Es importante a este respecto que el alojamiento 12 asegure la bolsa lateral o de asiento 11 en la dirección R transversal a la dirección longitudinal A y transversal a la dirección transversal Q para que la bolsa 11 no comience a balancearse ni pueda bascular hacia fuera de la motocicleta en viajes en curva.
- 10 Para que el elemento de retención 20 no pueda resbalar por descuido en la dirección longitudinal A hacia fuera del alojamiento 12 y, por consiguiente, la bolsa de asiento 11 no pueda desprenderse por descuido del elemento de retención 20, está previsto un dispositivo de seguridad 13. Éste consta, en la forma de realización de la figura 9, de una correa de seguridad 14 que presenta una primera sección de correa 15 y una segunda sección de correa 17. La primera sección de correa 15 está fijada lateralmente a la bolsa 12, mientras que la segunda sección de correa 17 está fijada al elemento de retención 20, por ejemplo con un remache 18. Ambas secciones de correa 15, 17 se unen una con otra de manera soltable por medio de una hebilla 16. La hebilla 16 puede ser una hebilla de cinturón, una hebilla de clic (como se representa) o una hebilla de aprisionamiento. No obstante, también puede utilizarse un conector de velcro, una hebilla de rodillo, un mosquetón o similares.
- 15 Se aprecia que el distanciador 10 y las bolsas laterales 11 según la invención forman una disposición de bolsas laterales que garantiza una fijación permanentemente fiable de las bolsas 11 a los lados de la motocicleta y, además, puede manipularse de forma sencilla, ya que tanto las bolsas 11 como también el elemento de retención 20 del distanciador 10 pueden retirarse en cualquier momento de la motocicleta de forma rápida y sencilla cuando éstos no deban utilizarse. En la motocicleta permanecen solamente la parte de alojamiento 70 y la placa de montaje 80, que están siempre firmemente fijadas al chasis de la motocicleta por medio de tornillos. Para montar la disposición de bolsas laterales se enchufan y se enclavan primero en los elementos de alojamiento 70, a ambos lados del chasis, los elementos de retención 20 con sus suplementos 40 (en la figura 9 el suplemento 40 está ya introducido en la parte de alojamiento 70, pero todavía no está enclavado). A continuación, las bolsas 11 se colocan sobre la motocicleta y se enchufan sobre los elementos de retención tubulares 20 con los alojamientos 12. Además, se cierran las correas de seguridad 14 para que las bolsas no puedan desprenderse por descuido de los elementos de retención 20.
- 20 El desmontaje de la disposición de bolsas laterales se realiza siguiendo el orden contrario.
- 30 La invención no se limita a una de las formas de realización previamente descritas, sino que puede modificarse de múltiples maneras.
- 35 El resalte de encastre 46 configurado en o sobre la lengüeta elástica 45 está provisto, en el centro, de una concavidad (no designada específicamente). No obstante, el resalte 46 puede estar configurado también como convexo o abombado. Además, el resalte 46 y el correspondiente rebajo de encastre 74 presentan un contorno en la superficie lateral 73 de la parte de alojamiento 70 que está configurado como redondo o anguloso.
- 40 La unión de encastre del elemento de fijación 30 puede presentar, en lugar del resalte 46 y del correspondiente rebajo 74, una disposición de encastre de bolas, en la que, por ejemplo, unas bolas de encastre montadas elásticamente en la parte de vástago vienen a acoplarse con correspondientes cavidades de encastre de la parte de alojamiento 70.
- 45 No obstante, también se puede omitir el suplemento 40 y formarlo en una pieza con el elemento de retención 20. En este caso, las bolas de encastre o los elementos de encastre se integrarían directamente en el elemento de retención 20.
- El material del tubo del elemento de retención 20 es de una sección transversal angulosa o redonda, en la que un perfil redondo se encuentra aplastado en al menos un lado.
- 50 La unión de encastre del elemento de fijación 30 no debe presentar ningún elemento de encastre 46 cargado por resorte. Se pueden utilizar también elemento de encastre o de bloqueo accionables o actuantes también mecánica, magnética o eléctricamente, los cuales encajan lateral o frontalmente en la parte de alojamiento y/o el suplemento para fijar el elemento de retención 20 durante el uso de las bolsas laterales 11 a la parte de alojamiento 70 el elemento de fijación 30. Los elementos de encastre o de bloqueo pueden formar además una unión rápida.
- 55 No obstante, se aprecia que un distanciador 10 para una bolsa lateral 11, que puede colocarse lateralmente en una motocicleta, presenta un elemento de retención 20 y un elemento de fijación 30 para el elemento de retención 20. Este último está configurado de tal modo que, en posición montada en la motocicleta, mantiene la bolsa lateral 11 a una distancia definida de la motocicleta, mientras que el elemento de fijación 30 es o forma un dispositivo de encastre que sujeta de manera soltable el elemento de retención 20 a la motocicleta. El dispositivo de encastre 30 tiene preferiblemente una parte de alojamiento 70 que aloja el elemento de retención 20 mediante una unión cinemática y/o geométrica. Éste lleva en su extremo un suplemento 40 que está unido con el elemento de retención

20 de manera axialmente fija y solidaria en rotación y es o forma una parte del dispositivo de encastre 30. Para ello, entre el suplemento 40 y la parte de alojamiento 70 está previsto un medio de encastre 46 cargado por resorte que, en posición montada del elemento de retención 20, puede acoplarse con una cavidad de encastre 74 de la parte de alojamiento 70 mediante una unión cinemática y/o geométrica. El medio de encastre 46 está formado preferiblemente en una lengüeta elástica 45 que es de una pieza con el suplemento 40.

Una disposición de bolsas laterales según la invención para una motocicleta comprende una bolsa lateral 11 que puede colocarse lateralmente en una motocicleta, y un distanciador 10 con un elemento de retención 20 que, en posición montada en la motocicleta, mantiene la bolsa lateral 11 a una distancia definida de la motocicleta, y con un elemento de fijación 30 para fijar el elemento de retención 20 a la motocicleta, en donde el elemento de fijación 30 es o forma un dispositivo de encastre que sujeta el elemento de retención 20 de manera soltable a la motocicleta. La bolsa lateral 11 presenta un alojamiento 12 para el distanciador 10, recibiendo el alojamiento 12 al elemento de retención 20 del distanciador 10. Para aumentar aún más la seguridad, entre la bolsa lateral 11 y el elemento de retención 20 está formado un dispositivo de seguridad 13, por ejemplo en forma de una correa de seguridad 14 seccionable.

En consecuencia, tanto el montaje como también el desmontaje de la disposición de bolsas laterales son extremadamente rápidos y se pueden realizar sin ninguna herramienta. Por consiguiente, tanto la bolsa lateral 11 como también el elemento de retención 20, como partes integrantes de la disposición de bolsas laterales, pueden montarse en cualquier momento en la motocicleta y también desmontarse de nuevo rápidamente. Por tanto, si las bolsas laterales 11 no son necesarias, se pueden retirar de la motocicleta no sólo las bolsas laterales 11, sino también al mismo tiempo el retenedor 20. En la motocicleta permanecen solamente la parte de alojamiento 70 y la placa de montaje 80 montada debajo de los reposapiés, pero esto no perturba ópticamente ni influye perceptiblemente todavía en el peso de la motocicleta. El peligro de lesiones es extremadamente reducido porque los componentes 70, 80 del dispositivo de encastre 30 ya no permanecen al descubierto en la motocicleta.

Todas las características y ventajas que se desprenden de las reivindicaciones, la descripción y el dibujo, incluidos los detalles constructivos, las disposiciones espaciales y los pasos de procedimiento, pueden ser esenciales para la invención tanto por sí solos como también en las más diferentes combinaciones.

**Lista de símbolos de referencia**

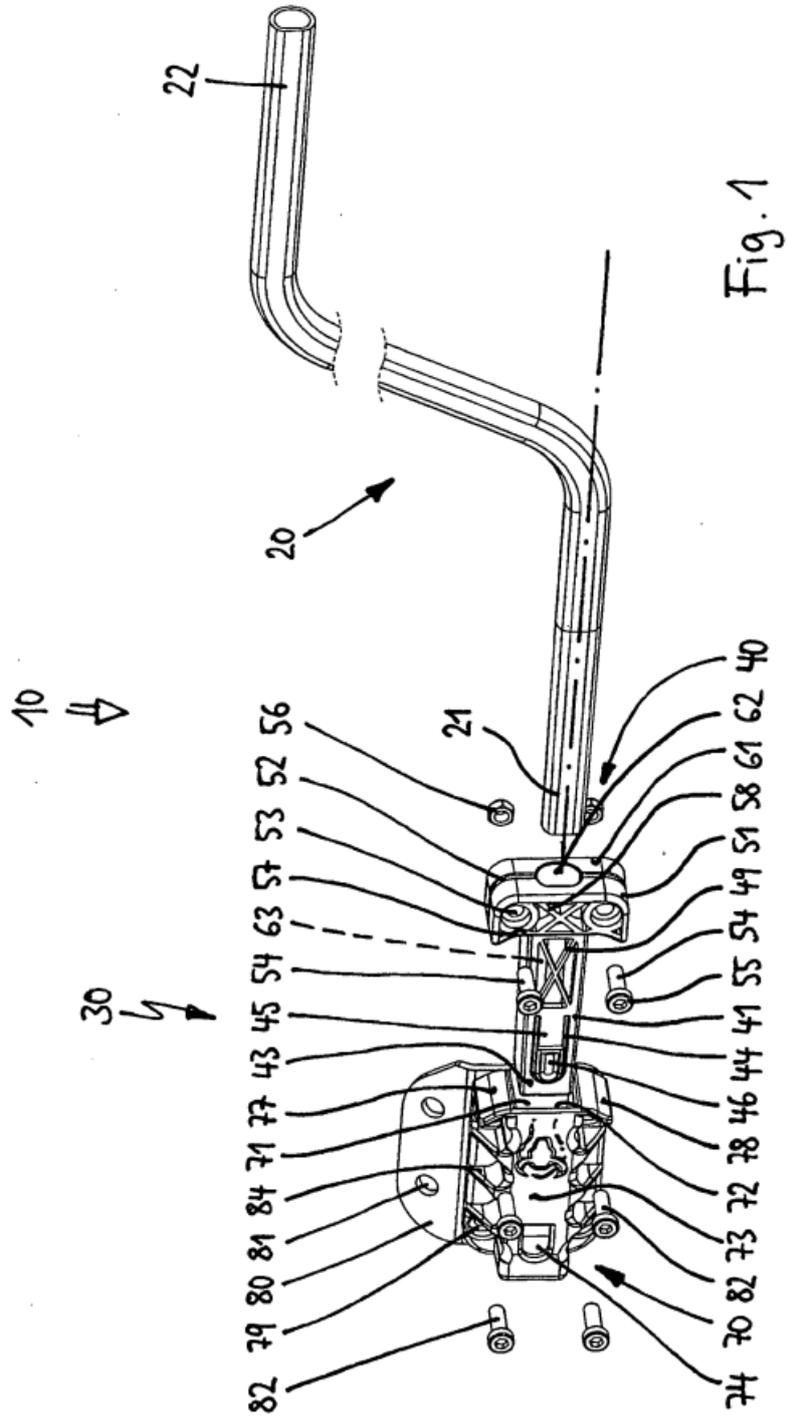
A	Dirección longitudinal	45	Lengüeta	
B	Anchura (parte de cabeza)	46	Resalte	
30	b	Anchura (parte de vástago)	47	Chaflán de ataque/redondeamiento
	D	Espesor (parte de cabeza)	48	Flanco
	d	Espesor (parte de vástago)	49	Cruceta
	L	Longitud (parte de alojamiento)	51	Parte de cabeza
	l	Longitud (parte de vástago)	52	Hendidura
35	N	Distancia	53	Taladro
	n	Distancia	54	Tornillo
	Q	Dirección transversal	55	Cabeza de tornillo
	R	Dirección	56	Tuerca
	T	Espesor (parte de alojamiento)	57	Superficie lateral
40			58	Cruceta
	10	Distanciador	61	Lado frontal
	11	Bolsas laterales/de asiento	62	Abertura
	12	Alojamiento	63	Canal de alojamiento
	13	Dispositivo de seguridad	64	Lado frontal
45	14	Correa de seguridad	65	Superficie oblicua

## ES 2 582 477 T3

15	Primera sección de correa			
16	Hebilla	70	Parte de alojamiento	
17	Segunda sección de correa	71	Canal de alojamiento	
18	Remache	72	Abertura de alojamiento	
5	19	Alma	73	Superficie lateral
	20	Elemento de retención	74	Rebajo
	21	Extremo	75	Canto redondo
	22	Extremo libre	76	Canto recto
	30	Elemento de fijación	77	Superficie frontal
10			78	Superficie oblicua
	40	Suplemento	79	Taladro
	41	Parte de vástago	80	Placa de montaje
	42	Extremo	81	Taladro
	43	Superficie lateral	82	Tornillo
15	44	Hendidura	84	Apoyos/nervios

**REIVINDICACIONES**

- 5 1. Distanciator (10) para una bolsa lateral (11) que puede colocarse lateralmente en una motocicleta, con un elemento de retención (20) que, en posición montada en la motocicleta, mantiene las bolsas laterales (11) a una distancia definida de la motocicleta, y con un elemento de fijación (30) para fijar el elemento de retención (20) a la motocicleta, en donde el elemento de fijación (30) es o forma un dispositivo de encastre que inmoviliza el elemento de retención (20) de manera soltable a la motocicleta, **caracterizado** por que
  - a) el dispositivo de encastre (30) presenta una parte de alojamiento (70) que aloja el elemento de retención (20) mediante una unión cinemática y/o geométrica,
  - b) el elemento de retención (20) es o forma una parte del dispositivo de encastre (30),
  - 10 c) el elemento de retención (20) lleva un suplemento (40) que es o forma una parte del dispositivo de encastre (30),
  - d) el suplemento (40) está unido con el elemento de retención (20) de manera axialmente fija y solidaria en rotación, y
  - 15 e) el elemento de retención (20) y/o el suplemento (40) presentan un medio de encastre (46) que puede acoplarse con una cavidad de encastre (74) de la parte de alojamiento (70) mediante una unión cinemática y/o geométrica.
2. Distanciator según la reivindicación 1, **caracterizado** por que el medio de encastre (46) puede accionarse contra una fuerza elástica.
- 20 3. Distanciator según la reivindicación 1 o 2, **caracterizado** por que el medio de encastre (46) está formado en una lengüeta elástica (45).
4. Distanciator según una de las reivindicaciones 1 a 3, **caracterizado** por que el medio de encastre (46) y/o la lengüeta elástica (45) son de una pieza con el suplemento (40).
5. Disposición de bolsas laterales para una motocicleta, con una bolsa lateral (11) y con un distanciator (10) según al menos una de las reivindicaciones 1 a 4.
- 25 6. Disposición de bolsas laterales según la reivindicación 5, **caracterizada** por que la bolsa lateral (11) presenta un alojamiento (12) para el distanciator (10).
7. Disposición de bolsas laterales según la reivindicación 5 o 6, caracterizada por que el alojamiento (12) aloja el elemento de retención (20) del distanciator (10).
- 30 8. Disposición de bolsas laterales según una de las reivindicaciones 5 a 7, **caracterizada** por que entre la bolsa lateral (11) y el elemento de retención (20) está formado un dispositivo de seguridad (13).
9. Disposición de bolsas laterales según la reivindicación 8, **caracterizada** por que el dispositivo de seguridad (13) es una correa de seguridad (14) seccionable.



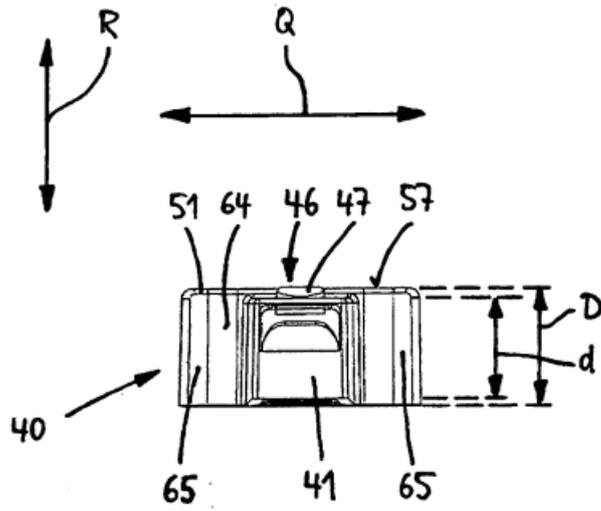


Fig. 3

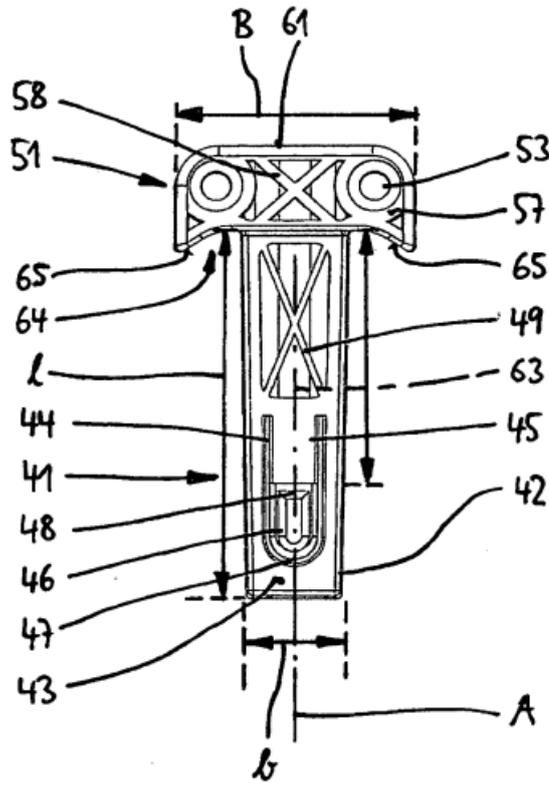


Fig. 2

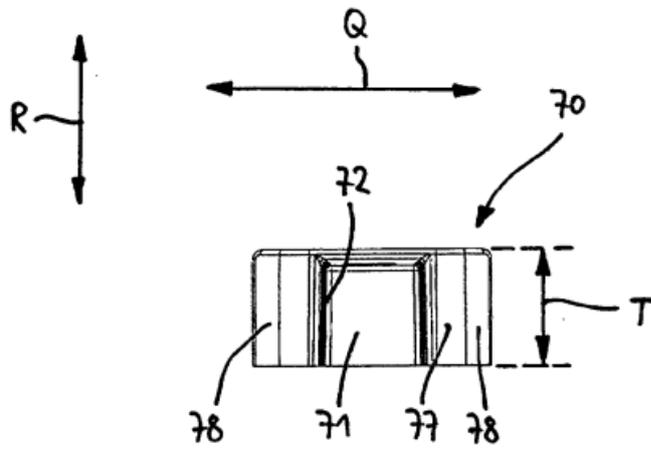


Fig. 4

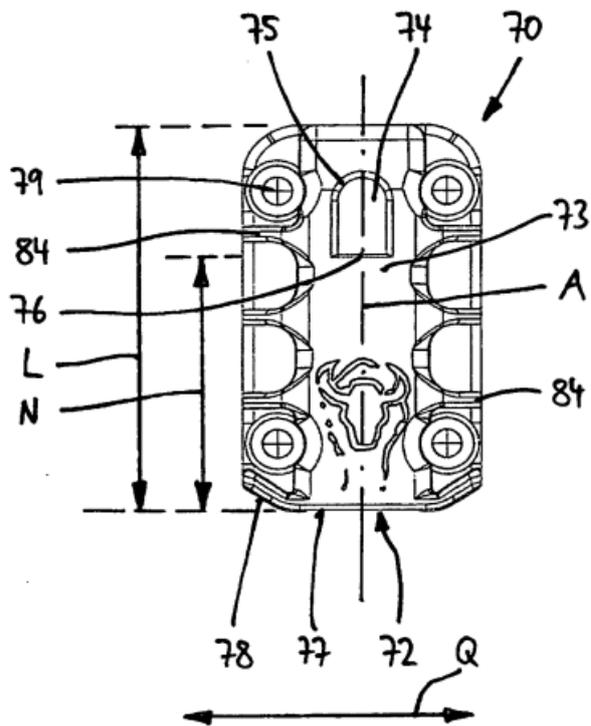


Fig. 5

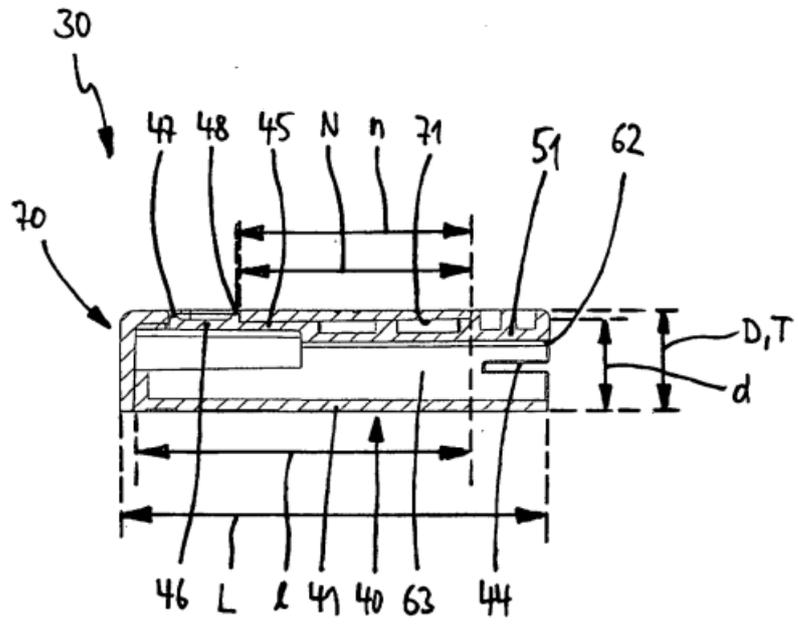


Fig. 6

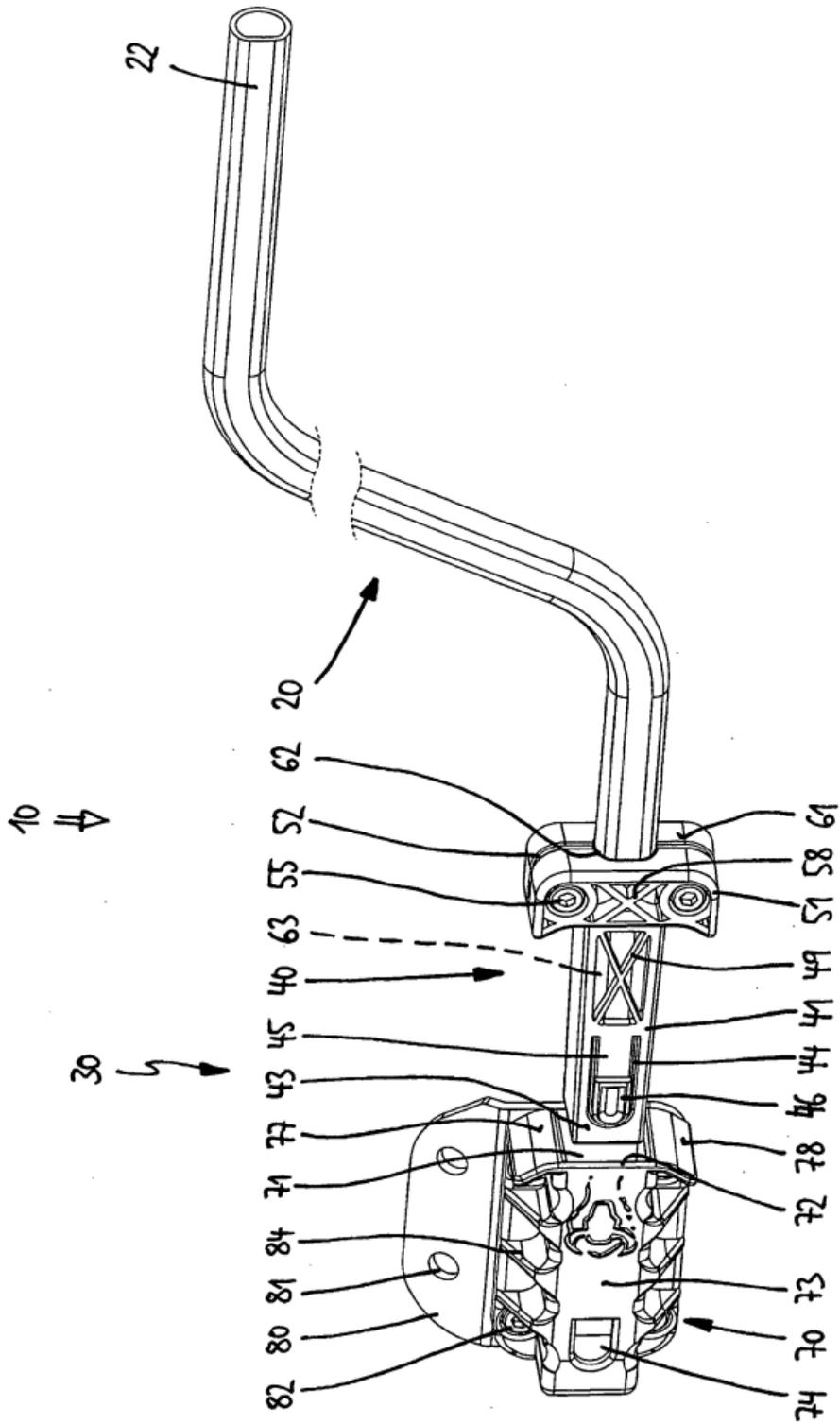


Fig. 7

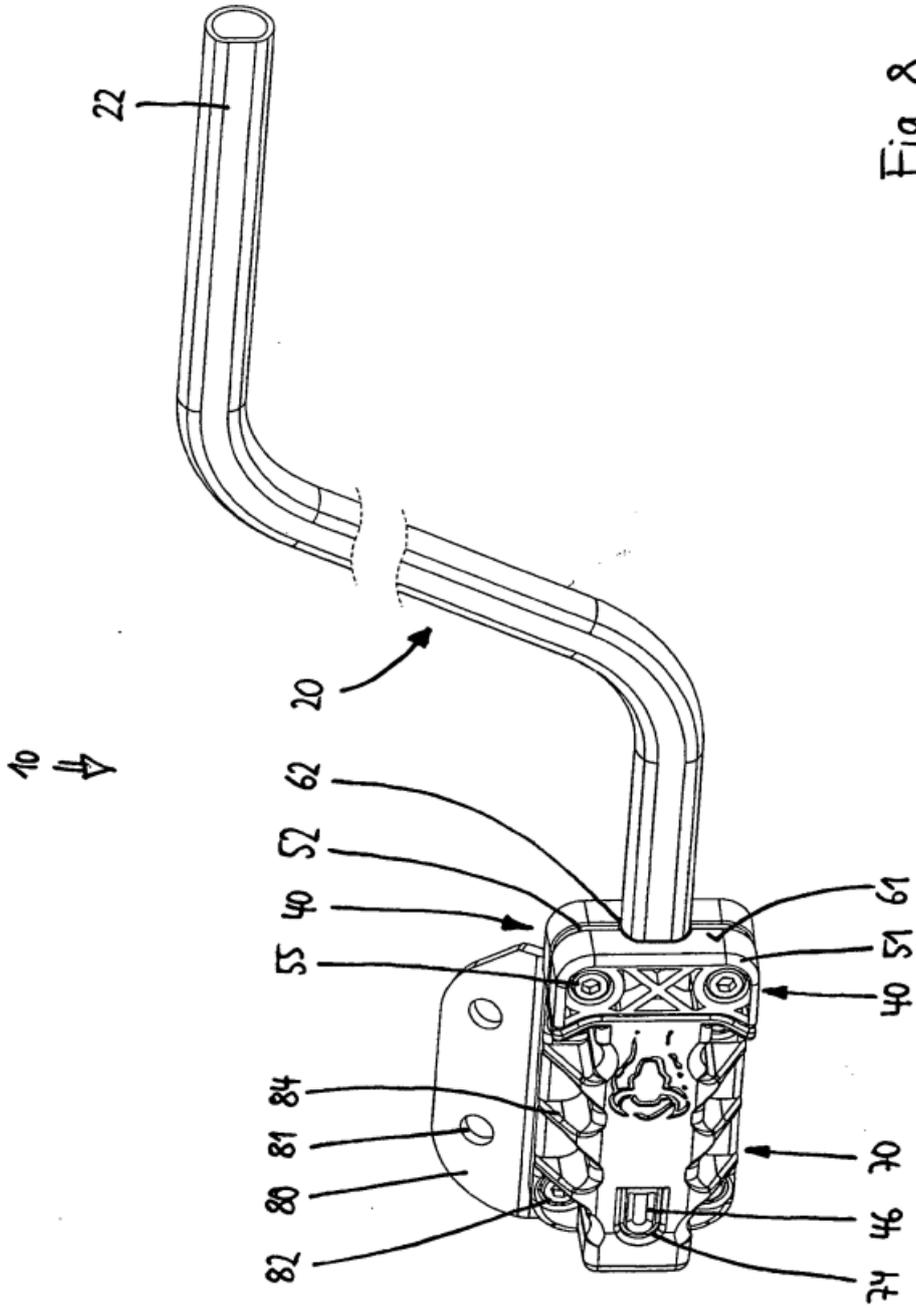


Fig. 8

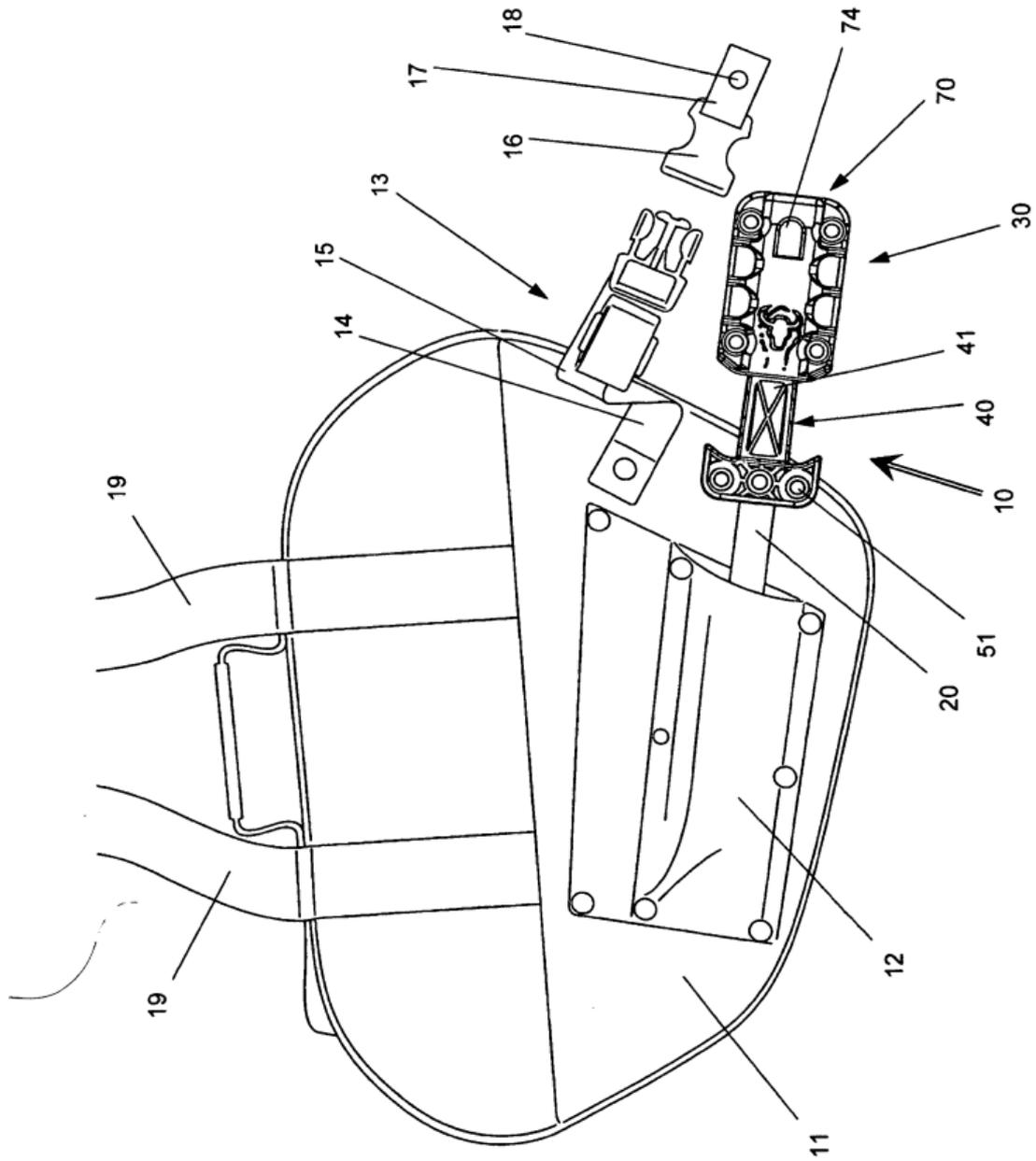


Fig. 9