



OFICINA ESPAÑOLA DE PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11) Número de publicación: 2 586 859

(51) Int. CI.:

B60T 17/18 (2006.01) B60T 17/22 (2006.01) B60T 7/04 (2006.01) B60T 11/04 (2006.01) B62H 1/02 (2006.01) B62L 5/18 (2006.01)

(12)

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

- (96) Fecha de presentación y número de la solicitud europea: 01.02.2011 E 11152822 (0)
 - (54) Título: Procedimiento para arrancar un motor propulsor de un vehículo así como vehículo, especialmente motocicleta o scooter
 - (30) Prioridad:

25.02.2010 DE 102010009258

(45) Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente: 19.10.2016

(97) Fecha y número de publicación de la concesión europea:

(73) Titular/es:

27.07.2016

BAYERISCHE MOTOREN WERKE AKTIENGESELLSCHAFT (100.0%) Petuelring 130 80809 München, DE

EP 2363328

(72) Inventor/es:

RÜTTINGER, JANNIS; PÜFFEL, PETER, DR. y LOTTI, MASSIMO

(74) Agente/Representante:

LEHMANN NOVO, María Isabel

DESCRIPCIÓN

Procedimiento para arrancar un motor propulsor de un vehículo así como vehículo, especialmente motocicleta o scooter.

La invención se refiere a un vehículo según el preámbulo de la reivindicación 1.

- Un vehículo de este tipo se conoce por el documento DE 26 27 039 C3, en concreto por el apartado en el que se describe el contenido del modelo de utilidad japonés nº 49-46109 (compárese columna 2, párrafos 5 y 6 del documento DE 26 27 039 C3). También forman parte del fondo técnico de la presente invención los documentos DE 196 36 717 A1, TW 200 842 067 A, TV 201 026 538 A, CN 201 605 441 U, JP 2001 097260 A así como el documento DE 20 2006 013 227 U1.
- Los scooters están provistos de un embrague centrífugo. Para evitar que el scooter se mueva cuando el vehículo está parado, se prevé normalmente un freno de mano, que de aquí en adelante también se definirá como "freno de estacionamiento". Los frenos de estacionamiento de los scooters se pueden activar y desactivar a mano. Dado que, como ya se ha dicho antes, los scooters están provistos normalmente de un embrague centrífugo, en ocasiones el conductor sólo se da cuenta de que el freno de estacionamiento está puesto cuando intenta seguir la marcha, lo que puede dar lugar a caídas.

El objetivo de la invención es el de crear un vehículo, especialmente una motocicleta o un scooter, en el que el freno de estacionamiento se pueda manejar con mucha seguridad.

Este tarea se resuelve gracias a las características de la reivindicación 1. El punto de partida de la invención es un vehículo, especialmente una motocicleta o un scooter con un freno de estacionamiento y un "elemento de soporte" para el apoyo del vehículo en estado de estacionamiento. En el caso del elemento de soporte se puede tratar, por ejemplo, de una pata de cabra lateral que se abate oblicuamente hacia abajo. Alternativamente también se puede tratar de un así llamado "caballete principal" dispuesto aproximadamente en el centro de la parte inferior del vehículo. Con el caballete principal bajado, es el caballete principal el que soporta en primer lugar el peso del vehículo. Adicionalmente el vehículo se apoya ligeramente a través de la rueda delantera. Con el caballete principal bajado, la rueda trasera no se suele apoyar en la calzada.

La idea fundamental de la invención consiste en que el elemento de soporte se acople mecánicamente al freno de estacionamiento de manera que, al bajar el elemento de soporte en estado de estacionamiento, se active el freno de estacionamiento y al a subir el elemento de soporte, para pasar del estado de estacionamiento al estado de marcha, el freno de estacionamiento se vuelva a desactivar.

30 El acoplamiento mecánico entre el elemento de soporte y el freno de estacionamiento se puede conseguir, por ejemplo, a través de un cable de tensión o un cable Bowden.

El dispositivo de frenado de estacionamiento puede estar formado por un freno que interactúa con la rueda trasera del vehículo. Se puede prever, por ejemplo, que el freno de la rueda trasera se pueda activar durante la marcha del vehículo de manera habitual a través del sistema de frenado hidráulico y, con el vehículo parado, adicionalmente de manera mecánica a través del mecanismo de cable de tensión o cable Bowden acoplado al elemento de soporte.

Por consiguiente, el dispositivo de frenado de estacionamiento se puede integrar en el freno de la rueda trasera. De acuerdo con la invención el dispositivo de frenado de estacionamiento consiste en un freno separado que interactúa con la rueda trasera, en cuyo caso se puede tratar, por ejemplo, de un freno de disco o de un freno de tambor. A continuación la invención se explica más detalladamente en relación con el dibujo. La única figura 1 muestra un soporte lateral formado por una pata de cabra 1 unida, por ejemplo atornillada firmemente al vehículo, y un elemento de soporte 3 que gira relativamente alrededor de un eje de giro 2 y que por medio de un muelle de accionamiento 4 se desplaza automáticamente a una posición de marcha aquí no representada en detalle, cuando el vehículo se vuelve a colocar en una posición de marcha fundamentalmente vertical. El soporte lateral o el elemento de soporte 4 se une a través de un cable de tensión 5 a un dispositivo de frenado de estacionamiento no representado aquí en detalle, que se puede disponer, por ejemplo, en la zona de la rueda trasera del vehículo.

Cuando el elemento de soporte se baja a la posición de estacionamiento mostrada en la figura 1, se activa el cable de tensión 5 y se aprieta el freno de estacionamiento. De este modo se garantiza la colocación del freno de estacionamiento cuando el vehículo se apoya en el soporte lateral.

50

35

40

45

ES 2 586 859 T3

REIVINDICACIONES

- 1. Vehículo, especialmente motocicleta, en especial scooter, con
- un elemento de soporte para el apoyo del vehículo en un estado de estacionamiento y un freno de estacionamiento, acoplándose el elemento de soporte (4) de forma mecánica al freno de estacionamiento de manera que, al bajar el elemento de soporte (4), se active el freno de estacionamiento, caracterizado por que el elemento de soporte (4) se acopla al freno de estacionamiento a través de un cable de tensión o cable Bowden (5) y por que el freno de estacionamiento consiste en un dispositivo de frenado separado de accionamiento mecánico que funciona exclusivamente como freno de estacionamiento.

10

5

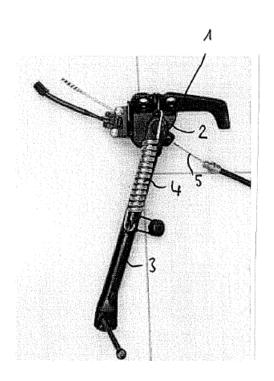


Fig.1