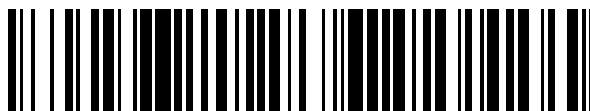


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 621 755**

51 Int. Cl.:

B62J 9/00 (2006.01)

B62J 11/00 (2006.01)

B62J 25/00 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **04.04.2013 E 13162313 (4)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **15.03.2017 EP 2647558**

54 Título: **Vehículo del tipo montura**

30 Prioridad:

05.04.2012 JP 2012086046

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

05.07.2017

73 Titular/es:

**SUZUKI MOTOR CORPORATION (100.0%)
300, Takatsuka-cho, Minami-ku, Hamamatsu-shi
Shizuoka 432-8611, JP**

72 Inventor/es:

SHIGETA, YASUHIRO

74 Agente/Representante:

LLAGOSTERA SOTO, María Del Carmen

ES 2 621 755 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

Vehículo del tipo de montura.

Descripción

ANTECEDENTES DE LA INVENCION

5 Campo de la Invención

La presente invención se refiere a un vehículo del tipo de montura, como por ejemplo una motocicleta, y se refiere particularmente a una tecnología para fijar una carga sobre este vehículo del tipo de montura.

Descripción de la Técnica Relacionada

10 Convencionalmente, en un vehículo del tipo de montura, como por ejemplo una motocicleta, por ejemplo, una carga como por ejemplo una bolsa externa disponible comercialmente puede estar unida a la carrocería del vehículo. Como métodos para esta unión, se conoce un método que utiliza una banda de fijación (véase, por ejemplo, el Documento de Patente 1), un método que utiliza un cierre, y similares.

15 Además, en un vehículo de tipo de montura que tiene un espacio en la proximidad de los pies de un ocupante, como por ejemplo un scooter, se puede montar una carga sobre un estribo en el que se colocan los pies del ocupante. Por ejemplo, el documento de patente 2 describe una estructura en la que se proporciona una parte de acoplamiento (véase "una clavija 36 para atar una tira") para fijar una carga en un lado del estribo con el fin de fijar con seguridad una carga montada en el estribo.

[Documento de Patente 1] Publicación de Solicitud de Modelo de Utilidad Examinado Japonés No. 62-31344.

20 [Documento de Patente 2] La Publicación de Patente Japonesa abierta al público N° 2-158468 JP 2004-323017 A, en la cual se basa el preámbulo de la reivindicación independiente 1, describe una estructura en la cual un reposapiés 37 y un panel de suelo 27 se fijan entre sí atornillando un perno 39 que se encuentra en el interior de la parte hundida del panel de suelo 27 con una tuerca 38. Sin embargo, la estructura descrita no está construida para fijar un peso. Asimismo, incluso si un elemento de fijación en el lado de carga está acoplado con el perno 39, los pies del ocupante quedan sujetos dado que el elemento de fijación y un perno de fijación en el lado de carga están dispuestos para proyectarse sobre el panel del suelo 27 dado que carece de ranuras de inserción. La patente JP 2007-30829 A describe una estructura en la cual los reposapiés 34 están acoplados de forma extraíble por medio de un perno con un suelo para apoyar los pies 9. Sin embargo, los reposapiés 34 proyectan totalmente hacia arriba el suelo para apoyar los pies 9 y no resultan adecuados para fijar una carga. La patente JP S61-58179 U describe una estructura en la cual unos elementos laterales 3 están soldados a una pluralidad de piezas de gancho 5 localizadas en una parte inferior del panel de suelo 4. Sin embargo, los pies del ocupante quedan sujetos dado que el elemento de fijación y la correa de fijación en el lado de carga están dispuestos para proyectarse sobre el estribo 4. La patente EP 1 584 550 A2 describe una estructura en la que el compartimento 1 puede estar acoplado de forma extraíble con tres lados 17, 18, 19 conocidos como el "túnel central"

40 Sin embargo, el estribo se dispone habitualmente en una posición baja de la carrocería del vehículo y cuando la parte de acoplamiento para fijar una carga está provista en el lado del estribo tal como se ha descrito anteriormente, el operador (por ejemplo el ocupante) que realiza una operación de montar o de desmontar la carga desde arriba no puede ver fácilmente la parte de acoplamiento. Por lo tanto, existe la preocupación de que disminuya la operatividad en la operación de montar o desmontar una carga sobre la carrocería del vehículo.

RESUMEN DE LA INVENCION

45 En consecuencia, la presente invención se realiza en vista de la situación descrita anteriormente y tiene como objetivo aumentar la operatividad en la operación de montar o desmontar una carga en una carrocería de vehículo de un vehículo del tipo de montura haciendo fácilmente visibles las partes de acoplamiento para fijar una carga.

50 Un vehículo de tipo de montura de acuerdo con la presente invención tiene un asiento en el que se puede sentar un ocupante, un par de estribos derecho e izquierdo proporcionados diagonalmente por debajo y delante del asiento en una vista lateral de la carrocería del vehículo y que permiten que el ocupante coloque sus pies sobre los mismos, una parte saliente dispuesta entre los estribos y que sobresale hacia arriba, en que se proporciona un par de partes de acoplamiento derecha e izquierda para fijar una carga montada en la parte saliente en un lado de la cara superior del par de estribos, un par de orificios de inserción derecho

e izquierdo en los cuales se insertan las partes de acoplamiento está formado en una parte central en la dirección derecha e izquierda de los estribos, un par de ranuras de inserción derecha e izquierda que se comunican con los agujeros de inserción y en las cuales se insertan las partes de acoplamiento están formadas en una parte desde la parte central en la dirección derecha e izquierda hasta una parte interior de la cara superior de los estribos, y los bordes superiores de las partes de acoplamiento se encuentran dispuestos a la misma altura que las caras superiores de los estribos.

Al proporcionar de esta manera las partes de acoplamiento para fijar la carga a los lados de la cara superior de los estribos, el operador que realiza una operación de montaje o desmontaje de la carga desde arriba puede ver fácilmente las partes de acoplamiento, en comparación con el caso en el que las partes de acoplamiento se proporcionan en los lados de los estribos. Por lo tanto, se puede aumentar la capacidad de trabajo en la operación de montaje o de desmontaje de la carga.

Al emplear una estructura de este tipo, las partes de acoplamiento no están expuestas por encima de los estribos. Por lo tanto, en el caso en que las partes de acoplamiento no se utilizan, o similares, los pies del ocupante no quedarían atrapados en las partes de acoplamiento, y mejora la comodidad de conducción del vehículo del tipo de montura.

Cada una de las partes de acoplamiento está provista para ser colocada en la proximidad del arco plantar de un pie del ocupante en un estado en el que el ocupante coloca el pie sobre el estribo.

Al emplear una estructura de este tipo, se suprime el contacto de los pies del ocupante con las partes de acoplamiento y es posible aliviar la sensación de incomodidad mientras se está montado en el vehículo.

BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS DIBUJOS

La Fig. 1 es una vista lateral izquierda que ilustra una motocicleta de acuerdo con una forma de realización de la presente invención;

La Fig. 2 es una vista en perspectiva que ilustra la motocicleta de acuerdo con una forma de realización de la presente invención;

La Fig. 3 es una vista en sección transversal I-I de la Fig. 1, que ilustra un estado en el que los pies de un ocupante no están montados sobre estribos en la motocicleta de acuerdo con una forma de realización de la presente invención;

La Fig. 4 es una vista en planta que ilustra la proximidad de un estribo en la motocicleta de acuerdo con una forma de realización de la presente invención;

La Fig. 5 es una vista en perspectiva que ilustra la proximidad del estribo en la motocicleta de acuerdo con una forma de realización de la presente invención;

La Fig. 6 es una vista en perspectiva que ilustra una bolsa fijada a la motocicleta de acuerdo con una forma de realización de la presente invención;

La Fig. 7 es una vista en sección transversal I-I de la Fig. 1 que ilustra un estado en el que los pies del ocupante se colocan sobre los estribos de la motocicleta de acuerdo con una forma de realización de la presente invención; y

La Fig. 8 es una vista en sección transversal que ilustra una motocicleta de acuerdo con otra forma de realización diferente, que no pertenece a la invención.

DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS FORMAS DE REALIZACIÓN PREFERENTES

A continuación, se describirán formas de realización preferentes de la presente invención basándose en los dibujos. A continuación se utilizan palabras que indican direcciones, tales como arriba y abajo, derecha e izquierda, delantera y trasera, y similares, con referencia a la dirección vista desde los ocupantes 2, 3 (véase la Fig. 1) de una motocicleta 1. Además, a menos que se especifique de forma particular lo contrario, cuando se describe "fuera", se indica una parte exterior en la dirección derecha e izquierda (dirección del ancho del vehículo) y cuando se describe "interior", se indica una parte interior en la dirección derecha e izquierda (dirección del ancho del vehículo). Debe observarse que una flecha Fr descrita apropiadamente en los diagramas indica la parte delantera de la motocicleta 1.

Para empezar, se describirá la estructura general de la motocicleta 1 como vehículo de tipo de montura.

Tal como se ilustra en la Fig. 1, la motocicleta 1 es lo que se llama un tipo de scooter, y tiene un bastidor de carrocería 4 que forma el bastidor de la carrocería de vehículo. El bastidor de carrocería 4 tiene un par de bastidores superiores derecho e izquierdo 5 que se extienden en una dirección delantera y trasera, y un par de bastidores inferiores derecho e izquierdo 6 proporcionados por debajo de los bastidores superiores 5.

Una horquilla delantera 7 está soportada sobre una parte del extremo delantero del bastidor de carrocería 4, una rueda delantera 8 está soportada de forma pivotante sobre un extremo inferior de la horquilla delantera 7 y está provisto un guardabarros delantero 10 para cubrir un lado superior de la rueda delantera 8. Un manillar 11 está dispuesto en un extremo superior de la horquilla delantera 7.

- 5 Un soporte lateral 12 está soportado sobre una parte baja del bastidor de carrocería 4. En una parte trasera del bastidor de carrocería 4, se soporta una parte del extremo delantero de una unidad de potencia 13, una rueda trasera 14 está soportada de forma pivotante en una parte del extremo trasero de la unidad de potencia 13 y un guardabarros trasero 15 está provisto para cubrir un lado superior de la rueda trasera 14. La parte trasera del bastidor de carrocería 4 está cubierta con una cubierta de la carrocería 16.
- 10 Un asiento 17 en el que se sienta el ocupante (conductor) 2 está dispuesto en un lado trasero superior del bastidor de carrocería 4, y un asiento de pasajero 18 en el que se sienta el ocupante (pasajero) 3 está provisto en la parte posterior del asiento 17. Se proporciona una caja delantera 20 delante del asiento 17, y una tapa delantera 21 de la caja está dispuesta en una parte superior trasera de la caja delantera 20 para cubrir un puerto de admisión (que no se ilustra). Un par de estribos derecho e izquierdo 22 (sólo el estribo 22 en el lado izquierdo está ilustrado en la Fig. 1) que permiten al ocupante 2 colocar sus pies está dispuesto diagonalmente debajo y delante del asiento 17 y un par de estribos derecho e izquierdo (sólo se ilustra el estribo del pasajero 23 en el lado izquierdo en la Fig. 1) que permiten al ocupante 3 colocar sus pies está previsto detrás de los estribos 22.

A continuación, se describirá en detalle el entorno del par de estribos derecho e izquierdo 22.

- 20 Cada estribo 22 está inclinado hacia atrás y hacia arriba formando una forma de suelo bajo. Cada estribo 22 está situado en una parte intermedia entre el asiento 17 y la caja delantera 20 en la dirección delantera y trasera y está rebajado hacia abajo en una vista lateral con respecto al asiento 17 y la caja delantera 20. Cada estribo 22 forma una forma alargada en la dirección delantera y trasera (véase la Fig. 2).

- 25 Tal como se ilustra en la Fig. 3, cada estribo 22 está constituido por una estructura de plancha 24 en forma de placa y una estera 25 en forma de placa, que está superpuesta sobre la estructura de plancha 24. Tal como se ilustra en la Fig. 4, un orificio de inserción 26 circular en vista en planta está formado en una parte central en la dirección derecha e izquierda de la estructura de plancha 24. Además, una ranura de inserción 27 que comunica con el orificio de inserción 26 está formada en una parte desde la parte central en la dirección derecha e izquierda hasta una parte interior de la estera 25. La ranura de inserción 27 tiene una parte exterior curvada en forma semicircular.

- 30 Tal como se ilustra en la Fig. 3, se proporciona un elemento de bastidor 28 bajo la estructura de plancha 24, y el estribo 22 está soportado sobre este elemento de bastidor 28. Un elemento de acoplamiento lateral de la carrocería 30 está fijado de forma desmontable en una parte interior del elemento de bastidor 28. El elemento de acoplamiento lateral de la carrocería 30 es lo que se denomina un perno de ojo y tiene su parte inferior unida al elemento de bastidor 28, y una parte de acoplamiento anular 31 está formada en su extremo superior. La parte de acoplamiento 31 se inserta en el orificio de inserción 26 de la estructura de plancha 24 y la ranura de inserción 27 de la estera 25 y está situada en un lado de la cara superior de la estera 25 (que también corresponde a un lado de la cara superior de todo el estribo 22). Un borde superior de la parte de acoplamiento 31 está dispuesto sustancialmente a la misma altura que la cara superior de la estera 25 (que también corresponde a la cara superior de todo el estribo 22). Tal como se ilustra en la Fig. 5, la parte de acoplamiento 31 está situada en el centro en la dirección derecha e izquierda de cada estribo 22 y está situada en un lado ligeramente delantero del centro en la dirección delantera y trasera de cada estribo 22.

- 45 Tal como se ilustra en la Fig. 3, se proporciona una parte saliente 32 que sobresale hacia arriba en el centro en la dirección derecha e izquierda de la carrocería del vehículo entre los estribos 22, y la parte de acoplamiento 31 está dispuesta al lado de esta parte saliente 32. La parte saliente 32 está soportada desde un lado inferior por el par de bastidores superiores derecho e izquierdo 5, y un espacio de alojamiento 34 para alojar un depósito de combustible 33 está formado por debajo de la parte saliente 32. Tal como se ilustra en la Fig. 5, una cara de cierre lateral de la carrocería 35 se encuentra formada en una parte frontal de la parte saliente 32.

- 50 En la motocicleta 1 estructurada tal como se ha indicado anteriormente, se puede fijar una bolsa 36 como carga. Esta bolsa 36 se describirá a continuación.

- 55 Tal como se ilustra en la Fig. 2, la bolsa 36 tiene una estructura de bolsa 37 en la que se encuentra formado un espacio de almacenamiento de artículos (que no se ilustra), y esta estructura de bolsa 37 está montado en una cara superior de la parte saliente 32. Tal como se ilustra mejor en la Fig. 6, se proporciona un cierre 38 de ajuste de la altura de la bolsa en una parte superior de la estructura de la bolsa 37. Un par de piezas de fijación derecha e izquierda 40 están unidas a una parte inferior delantera de la estructura de la bolsa 37. Cada pieza de fijación 40 se extiende hacia delante y hacia abajo, y una cara de cierre lateral de la bolsa 41 está dispuesta en una cara interior de cada pieza de fijación 40. Esta cara de cierre lateral de la bolsa 41 está unida de forma desmontable a la cara de fijación lateral de la carrocería 35 de la parte saliente

32 (véase la Fig. 5). Debe observarse que la Fig. 5 ilustra un estado en el curso de la unión de la cara de cierre lateral de la bolsa 41 con la cara de cierre lateral de la carrocería 35.

Tal como se ilustra en la Fig. 6, una banda de fijación 42 está fijada en una parte frontal de cada una de las caras laterales derecha e izquierda de la estructura de la bolsa 37. La banda de fijación 42 se extiende hacia abajo y un elemento de fijación lateral de la bolsa 43 está fijado a un extremo inferior de la banda de fijación 42. El elemento de fijación lateral de la bolsa 43 tiene una parte de fijación 44 que sujeta el extremo inferior de la banda de fijación 42, una parte de gancho en forma de J 45 que se extiende hacia abajo y hacia fuera desde un lado del extremo de la parte de fijación 44 (lado del extremo posterior en esta forma de realización), y una parte de fijación 46 que tiene una forma de barra recta provista en el otro lado del extremo de la parte de fijación 44 (lado del extremo delantero en esta forma de realización).

La parte de gancho 45 se acopla de forma desmontable (se engancha) con la parte de acoplamiento 31 del elemento de acoplamiento lateral de la carrocería 30. Tal como se ilustra en la Fig. 3, se inserta una parte exterior de la parte de gancho 45 en la ranura de inserción 27 de la estera 25. Por otra parte, una parte interior de la parte de gancho 45 está ligeramente expuesta a un lado superior de la ranura de inserción 27 de la estera 25. Tal como se indica por medio de líneas discontinuas de dos puntos en la Fig. 4, la parte de fijación 46 puede acoplarse con un extremo libre de la parte de gancho 45 según sea necesario. Es decir, el elemento de fijación lateral de la bolsa 43 es lo que se denomina estructura de mosquetón.

En la estructura descrita anteriormente, cuando la bolsa 36 está fijada a la motocicleta 1, la estructura de la bolsa 37 está montado sobre la parte saliente 32 de la motocicleta 1, y la parte de gancho 45 de cada elemento de fijación lateral de la bolsa 43 está acoplada con (enganchada a) la parte de acoplamiento 31 de cada elemento de acoplamiento lateral de la carrocería 30, y la cara del cierre lateral de la bolsa 41 está unida a la cara del cierre lateral de la carrocería 35. De esta manera, tal como se ilustra en la Fig. 1, la bolsa 36 está fijada en una posición intercalada por las piernas 49 del ocupante 2 entre el asiento 17 y la caja delantera 20.

Cuando la bolsa 36 se fija de esta manera a la motocicleta 1, tal como se ilustra en la Fig. 3, las bandas de fijación 42 de la bolsa 36 están dispuestas a lo largo de las caras laterales de la parte saliente 32. Además, tal como se ilustra en la Fig. 7, cuando los pies 47 del ocupante 2 están colocados sobre los estribos 22 en un estado en el que la bolsa 36 está fijada a la motocicleta 1, las partes de acoplamiento 31 y los elementos de fijación lateral de la bolsa 43 están situados inmediatamente debajo de los arcos plantares 48 de los pies 47 del ocupante 2 (correspondientes a las proximidades de los arcos plantares 48 de los pies 47 del ocupante 2). Debe observarse que si las bandas de fijación 42 se mueven en este estado, las partes de gancho 45 están bloqueadas por los pies 47 del ocupante 2 para limitar la flotación de las partes de gancho 45. Por lo tanto, es difícil que se produzca un desplazamiento de posición o similar de las bandas de fijación 42 y el estado de fijación de la bolsa 36 puede mantenerse de forma segura.

En esta forma de realización, las partes de acoplamiento 31 para fijar la bolsa 36 se proporcionan en los lados de la cara superior de los estribos 22, y de esta manera el operador que realiza una operación de montaje o desmontaje de la bolsa 36 desde arriba puede ver fácilmente las partes de acoplamiento 31, en comparación con el caso en el que las partes de acoplamiento 31 están provistas en los lados de los estribos 22. De este modo, se puede aumentar la operatividad en la operación de montaje o desmontaje de la bolsa 36.

Además, puesto que está estructurado para enganchar la parte de gancho 45 del elemento de fijación lateral de la bolsa 43 fijado a cada banda de fijación 42 a la parte de acoplamiento 31 del elemento de acoplamiento lateral de la carrocería 30, la banda de fijación 42 no necesita estar fijada a la carrocería de la motocicleta, Y por lo tanto la operación de montar o desmontar la bolsa 36 se hace mucho más fácil. Además, dado que el entorno de la parte de acoplamiento 31 es guiado por la estructura de la placa 24, es difícil que se produzca un problema de desplazamiento de posición o similar de la parte de acoplamiento 31 incluso si los pies 47 del ocupante 2 entran en contacto con la parte de acoplamiento 31.

Además, cuando la parte saliente 32 está dispuesta entre los estribos 22 como en esta forma de realización, si las partes de acoplamiento 31 están provistas en los lados de los estribos 22, las bandas de fijación 42 que acoplan la estructura de la bolsa 37 montada sobre la parte saliente 32 y la parte y los elementos de fijación lateral de la bolsa 43 pasan por encima de los estribos 22. Por consiguiente, resulta difícil para el ocupante 2 colocar sus pies 47 en los estribos 22, y existe la preocupación de que la comodidad de conducción se vea afectada. Sin embargo, en esta forma de realización, dado que las partes de acoplamiento 31 están provistas en los respectivos centros en la dirección derecha e izquierda de los estribos 22, las bandas de fijación 42 no se desplazan por encima de los estribos 22, y no hay preocupación de que la comodidad de conducción se vea afectada por las bandas de fijación 42. Debe observarse que cuando se considera la facilidad de colocación de los pies 47 del ocupante 2 en los estribos 22, se prefiere que cada parte de acoplamiento 31 se proporcione en una parte central en la dirección derecha e izquierda del estribo 22 o se proporcione más hacia adentro que la parte central en la dirección derecha e izquierda.

Además, al insertar cada parte de acoplamiento 31 en el orificio de inserción 26 de la estructura de plancha 24 y la ranura de inserción 27 de la estera 25, el borde superior de la parte de acoplamiento 31 está

dispuesto sustancialmente a la misma altura que una cara superior de la estera 25, y la parte de acoplamiento 31 no queda expuesta por encima de la estera 25 (véase la Fig. 3). Por consiguiente, en el caso en que las partes de acoplamiento 31 no se utilicen, o similares, los pies 47 del ocupante 2 no quedarían atrapados en las partes de acoplamiento 31, y la comodidad de conducción de la motocicleta 1 mejora. Además, puesto que no sólo la parte de acoplamiento 31, sino también la parte exterior de la parte de gancho 45 del elemento de fijación lateral de la bolsa 43 se inserta en la ranura de inserción 27, es difícil que los pies 47 del ocupante 2 queden atrapados en los elementos de fijación lateral de la bolsa 43, y por lo tanto el confort de conducción de la motocicleta 1 mejora todavía más.

Además, puesto que las partes de acoplamiento 31 están situadas inmediatamente por debajo de los arcos plantares 48 de los pies 47 del ocupante 2 en un estado en el que el ocupante 2 coloca sus pies 47 en los estribos 22, se elimina el contacto de los pies 47 del ocupante 2 con las partes de acoplamiento 31, y es posible aliviar la sensación de incomodidad durante la conducción. Además, en un estado en el que el ocupante 2 coloca sus pies 47 en los estribos 22, no sólo las partes de acoplamiento 31, sino también la mayor parte de las piezas de los elementos de fijación lateral de la bolsa 43 están situados inmediatamente por debajo de los arcos plantares 48 de los pies 47 del ocupante 2 y, por lo tanto, se puede evitar el contacto de los pies 47 del ocupante 2 con los elementos de fijación lateral de la bolsa 43. En consecuencia, es posible aliviar aún más la sensación de incomodidad durante la conducción.

El caso en el que cada parte de acoplamiento 31 está dispuesta en la parte central en la dirección derecha e izquierda del estribo 22 se ha descrito en esta forma de realización, pero en otra forma de realización distinta que no pertenece a la invención, la parte de acoplamiento 31 puede estar provista en una parte del extremo interior de cada uno de los estribos 22 para aproximarla a la parte saliente 32, tal como se ilustra en la Fig. 8. Mediante la utilización de una estructura de este tipo, las partes de acoplamiento 31 se pueden aproximar a la parte saliente 32, y por lo tanto las bandas de fijación 42 corren a lo largo de la parte saliente 32. Por consiguiente, los pies 47 del ocupante 2 no quedarían atrapados en las bandas de fijación 42, y los elementos de fijación lateral de la bolsa 43 y las partes de acoplamiento 31 no se presionan con los pies 47, lo que mejora la comodidad de conducción.

El caso en el que cada elemento de acoplamiento lateral de la carrocería 30 está fijado al elemento de bastidor 28 situado debajo del estribo 22 se ha descrito en esta forma de realización, pero en otra forma de realización diferente, el elemento de acoplamiento lateral de la carrocería 30 puede estar fijado en el elemento de bastidor 28 situado en el interior de la parte saliente 32, disponiendo de este modo la parte de acoplamiento 31 a lo largo de la cara lateral de la parte saliente 32. Esto es, "el lado de la cara superior del estribo 22" no necesita estar siempre en contacto con el estribo 22 siempre que no sea un lado lateral o un lado inferior del estribo 22.

El elemento de acoplamiento lateral de la carrocería 30 es desmontable del elemento de bastidor 28 en esta forma de realización, pero en otra forma de realización diferente, el elemento de acoplamiento lateral de la carrocería 30 puede ser no desmontable del elemento de bastidor 28. El caso en el que cada parte de acoplamiento anular 31 está provista en el extremo superior del elemento de acoplamiento lateral de la carrocería 30 para ser fijada al elemento de bastidor 28 se ha descrito en esta forma de realización, pero en otra forma de realización diferente, la parte de acoplamiento 31 puede estar formada por un gancho (que no se ilustra) que se fija al elemento de bastidor 28, o la parte de acoplamiento 31 puede estar formada deformando una parte del elemento de bastidor 28.

El caso en el que cada estribo 22 está formado por la estructura de plancha 24 y la estera 25 se ha descrito en esta forma de realización, pero en otra forma de realización diferente, el estribo 22 puede estar formado solamente por la estructura de plancha 24. En este caso, se puede mostrar el mismo funcionamiento y el mismo efecto que los de esta forma de realización proporcionando la ranura de inserción 27 en la cara superior de la estructura de plancha 24.

El caso en el que el borde superior de la parte de acoplamiento 31 está dispuesto sustancialmente a la misma altura que la cara superior de la estera 25 se ha descrito en esta forma de realización, pero en otra forma de realización diferente que no pertenece a la invención, el borde superior de la parte de acoplamiento 31 puede estar dispuesto en una posición más baja que la cara superior de la estera 25. En este caso, se puede evitar con mayor eficacia que el pie 47 del ocupante 2 quede atrapado en la parte de acoplamiento 31.

Aunque no se ilustra ni se describe en esta forma de realización, cuando la parte de acoplamiento 31 no se encuentra en uso, se prefiere que la ranura de inserción 27 esté cubierta con una cubierta (que no se ilustra) que cubre la parte de acoplamiento 31. Al emplear una estructura de este tipo, la parte de acoplamiento 31 puede quedar oculta cuando no está en uso, lo que mejora su apariencia, y se impide el atasco de materiales extraños como por ejemplo arena o suciedad en el orificio de inserción 26 o en la ranura de inserción 27, lo que mejora la durabilidad de los componentes. Además, se prefiere que la cubierta descrita anteriormente esté formada integralmente con la estera 25, y empleando dicha estructura, se puede evitar la pérdida de la cubierta.

El caso en el que parte del elemento de fijación lateral de la bolsa 43 (parte exterior de la parte de gancho 45) se inserta en la ranura de inserción 27 de la estera 25 se ha descrito en esta forma de realización, pero en otra forma de realización diferente, todo el elemento de fijación lateral de la bolsa 43 puede insertarse en la ranura de inserción 27.

- 5 El caso en el que tanto el mecanismo de sujeción (véase la cara de cierre lateral de la carrocería 35 y la cara del cierre lateral de la bolsa 41) como el mecanismo de gancho (véase la parte de acoplamiento 31 y la parte de gancho 45) se utilizan para fijar la bolsa 36 a la motocicleta 1 se ha descrito en esta forma de realización. Por otra parte, en otra forma de realización diferente, una carga como por ejemplo una bolsa puede fijarse a la motocicleta 1 utilizando sólo el mecanismo de gancho.
- 10 El caso en el que la estructura de la presente invención se aplica a la motocicleta 1 de tipo scooter se ha descrito en esta forma de realización, pero en otra forma de realización diferente, la estructura de la presente invención puede aplicarse a otro vehículo de tipo de montura diferente como por ejemplo una silla de ruedas eléctrica, un vehículo todo terreno, una embarcación acuática para pasajeros, o similares.
- 15 De acuerdo con la presente forma de invención, es posible aumentar la operatividad en la acción de montar o desmontar una carga sobre un vehículo de tipo de montura haciendo que las partes de acoplamiento para fijar una carga sean fácilmente visibles.

Debe observarse que las formas de realización anteriores ilustran simplemente ejemplos concretos de implementación de la presente invención, y el alcance técnico de la presente invención no debe ser interpretado de una manera restrictiva por estas formas de realización.

20

Reivindicaciones

- 5
- 10
- 15
- 20
1. Un vehículo de tipo de montura (1) que comprende un asiento (17) en el cual se puede sentar un ocupante,
un par de estribos derecho e izquierdo (22) que están dispuestos diagonalmente debajo y delante del asiento (17) en una vista lateral de la carrocería del vehículo y que permite al ocupante colocar sus pies sobre los mismos, una parte saliente (32) dispuesta entre los estribos (22) y que sobresale hacia arriba,
un par de partes de acoplamiento derecha e izquierda (31) para fijar una carga (36) montadas en la parte saliente (32) proporcionadas en un lado de la cara superior del par de estribos (22)
caracterizado porque
un par de agujeros de inserción derecho e izquierdo (26) en los cuales están insertadas las partes de acoplamiento (31) están formados en una parte central en la dirección derecha e izquierda de los estribos (22),
un par de ranuras de inserción derecha e izquierda (27) que se comunican con los agujeros de inserción (26) y en los cuales se insertan las partes de acoplamiento (31) están formadas en una parte de la parte central en la dirección derecha e izquierda hasta una parte interior de la cara superior de los estribos (22), y
los bordes superiores de las partes de acoplamiento (31) están dispuestos a la misma altura que las caras superiores de los estribos (22).
 2. El vehículo de tipo de montura (1) de acuerdo con la reivindicación 1,
en que cada una de las partes de acoplamiento (31) está provista para estar situada en la proximidad del arco plantar de un pie del ocupante en un estado en el que el ocupante coloca el pie en los estribos (22).

FIG. 1

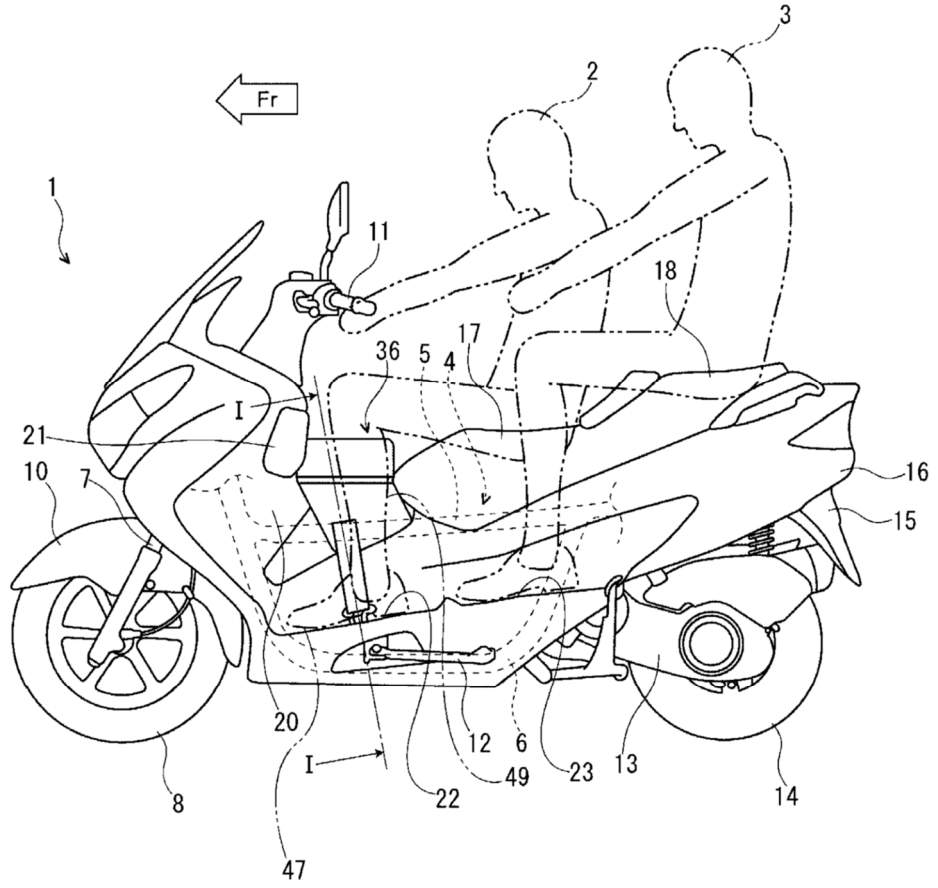


FIG. 2

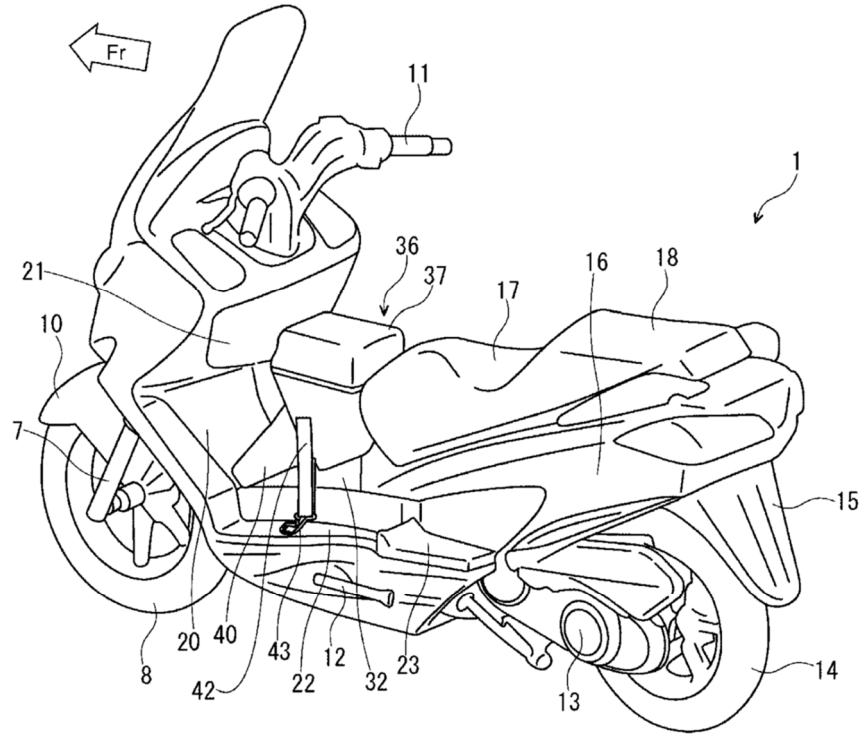


FIG. 3

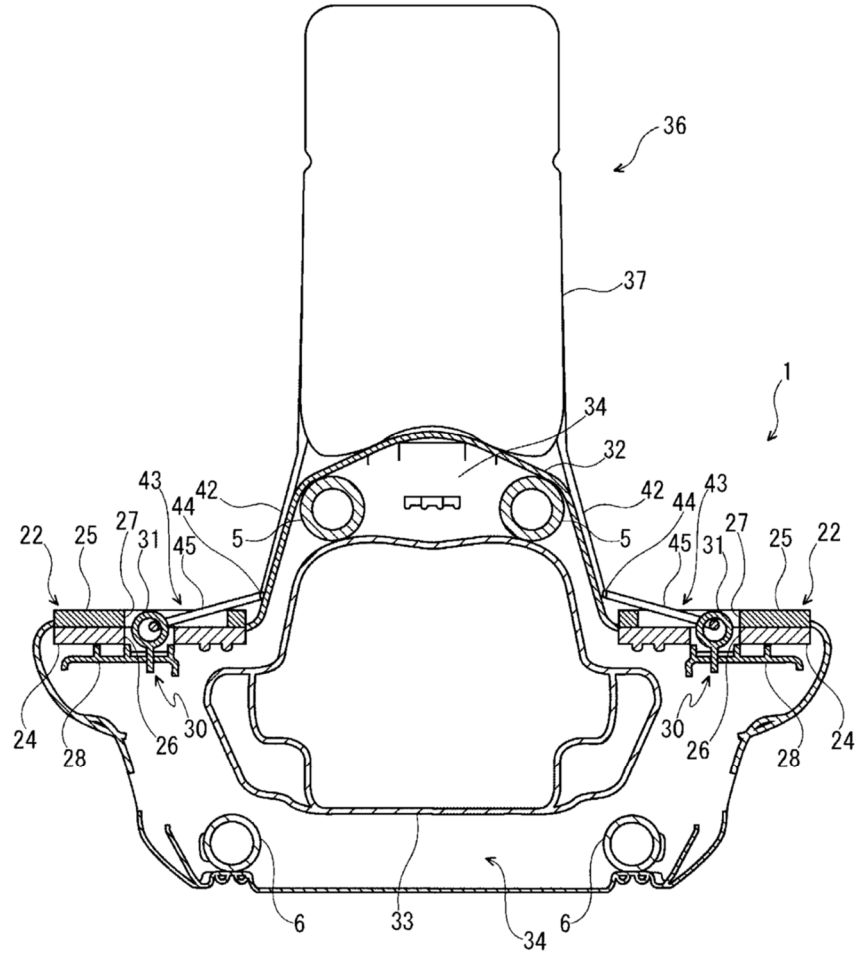


FIG. 4

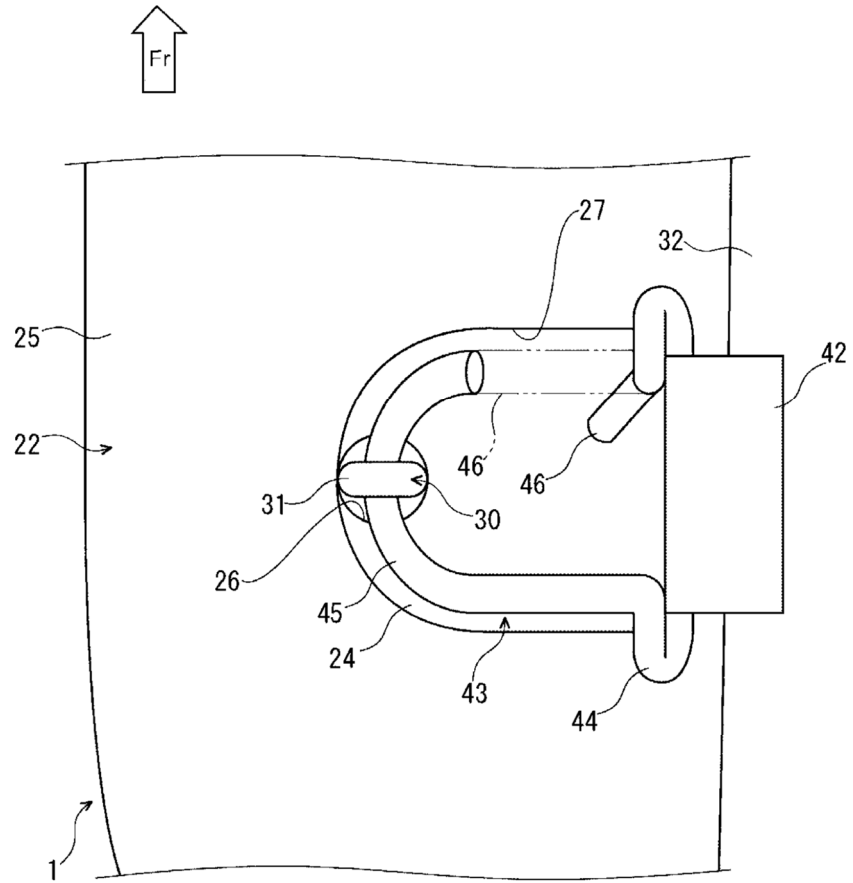


FIG. 5

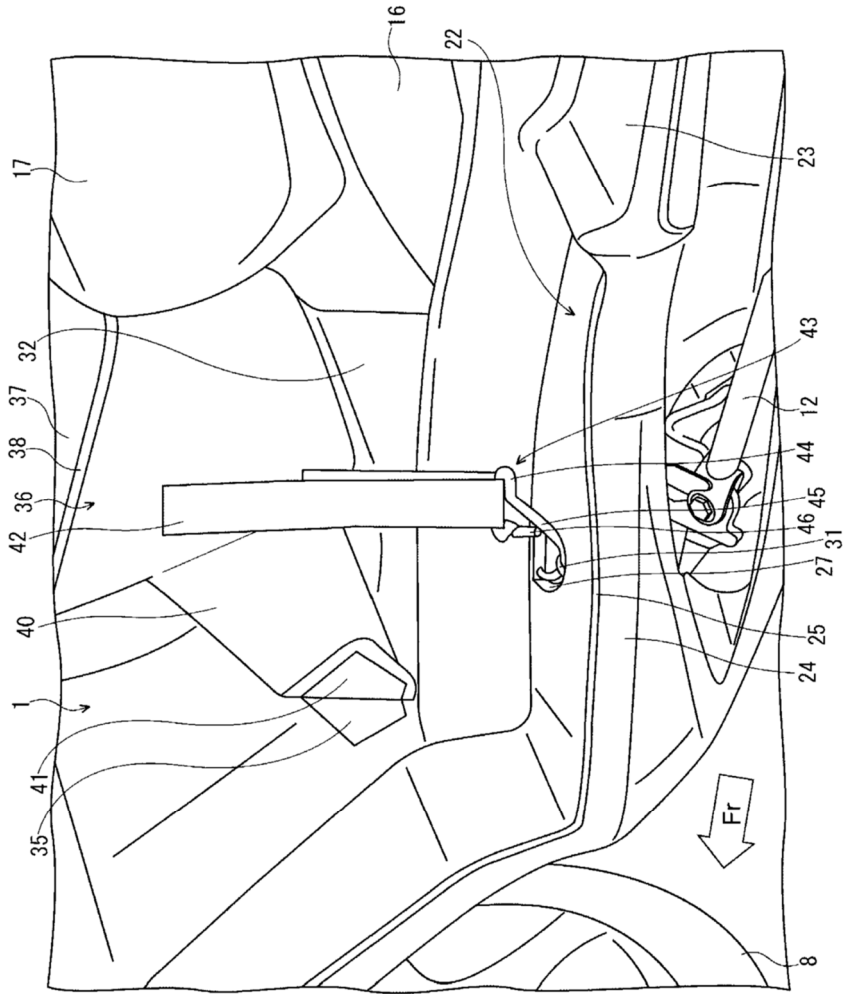


FIG. 6

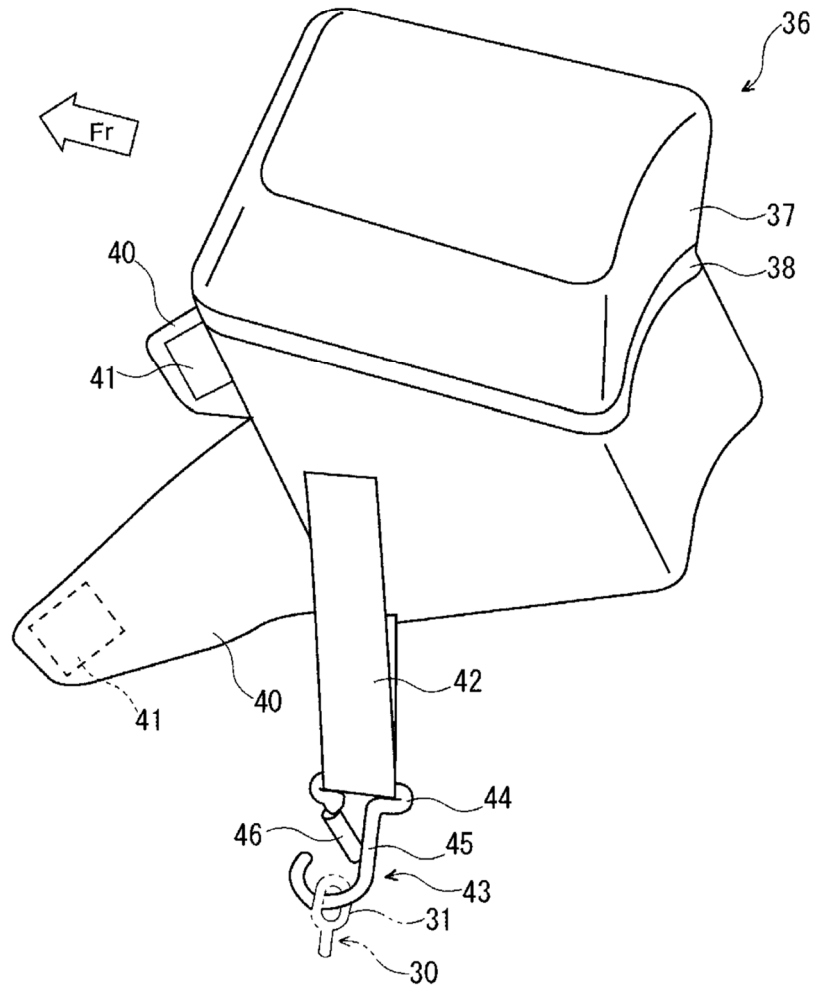


FIG. 7

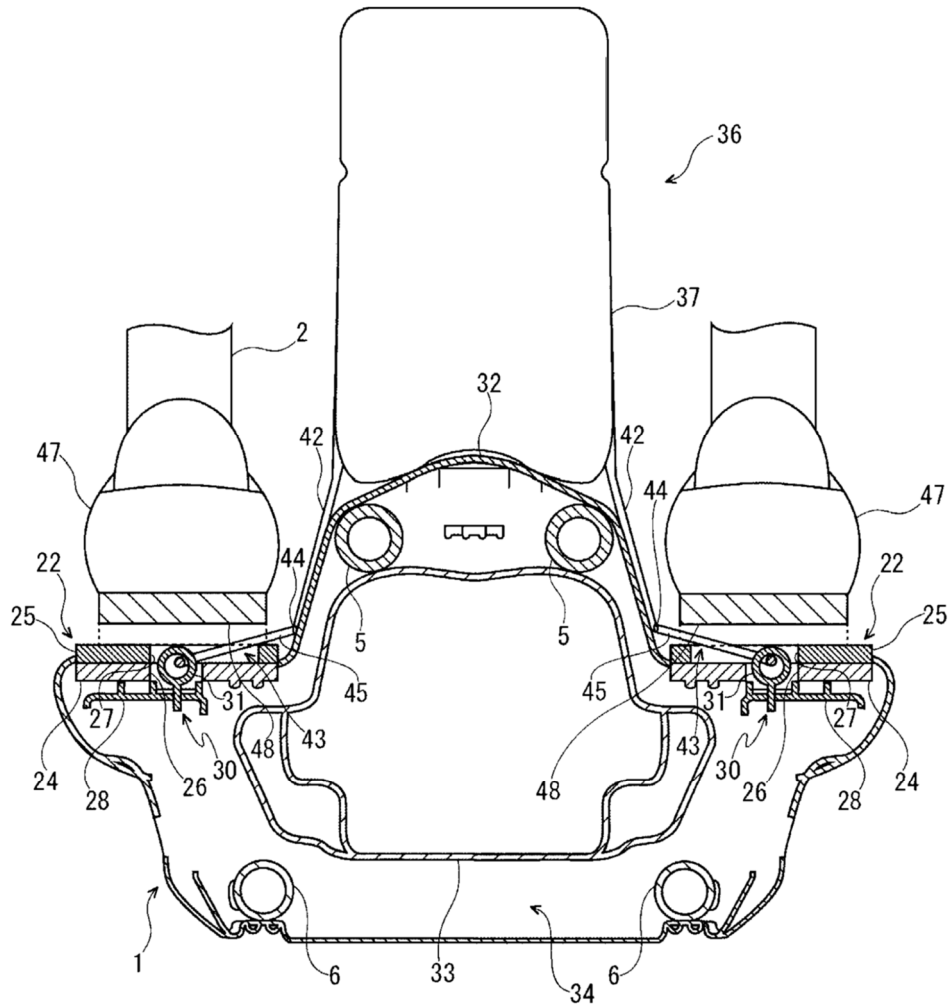


FIG. 8

