

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 792 999**

51 Int. Cl.:

B62J 9/00 (2010.01)

B62J 11/00 (2010.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

86 Fecha de presentación y número de la solicitud internacional: **11.11.2016 PCT/EP2016/077430**

87 Fecha y número de publicación internacional: **18.05.2017 WO17081251**

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **11.11.2016 E 16805734 (7)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **26.02.2020 EP 3374252**

54 Título: **Dispositivo portamaletas para motocicletas**

30 Prioridad:

12.11.2015 IT UB20155505

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

12.11.2020

73 Titular/es:

QOODER S.A. (100.0%)

**Via dei Lauri, 4
6833 Vacallo, CH**

72 Inventor/es:

**MORONI, MARCO;
PANZIERA, EDOARDO GIACOMO y
MARABESE, RICCARDO**

74 Agente/Representante:

LINAGE GONZÁLEZ, Rafael

ES 2 792 999 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

Dispositivo portamaletas para motocicletas

5 Campo de la invención

La presente invención se refiere a un dispositivo portamaletas y/o portaequipajes para motocicletas, comprendiendo dicho dispositivo una estructura de sujeción para sujetar dicho dispositivo a una motocicleta, y medios de soporte para el soporte de al menos un baúl o al menos una maleta.

10

Técnica anterior

En el campo de las motocicletas, se conoce el uso de accesorios tales como maletas o bolsas de viaje y baúles, que están adaptados tanto para transportarse a mano como también para sujetarse, en particular, acoplados de forma extraíble a la motocicleta por medio de sistemas que, con precisión, permiten el acoplamiento rápido y una liberación tan rápida de los mismos.

15

Dichos sistemas o dispositivos portamaletas y/o portaequipajes y/o portabolsas del tipo conocido se pueden dividir sustancialmente en dos grupos.

20

Un primer grupo comprende dispositivos provistos de un bastidor de soporte que se sujeta a la motocicleta, normalmente en el área trasera, en particular, lateralmente con respecto al extremo posterior (eje trasero) y, por lo tanto, al sillín del vehículo, y permite el acoplamiento de maletas que, por lo tanto, una vez fijadas, se transportan para que sobresalgan lateralmente con respecto al vehículo, colgando del bastidor de soporte.

25

Un segundo grupo comprende dispositivos provistos de una placa de soporte que se sujeta a la motocicleta, también en este caso, en el área trasera del extremo posterior (eje trasero), pero aquí en la posición trasera (detrás) con respecto al sillín, y, en general, está destinada a soportar de forma sobresaliente un baúl, es decir, solo una maleta que tiene tales forma y dimensiones para disponerse descansando sobre la placa. Esencialmente, aunque los accesorios tales como maletas y/o baúles están "colgados" en el dispositivo, en el caso de los dispositivos del primer tipo, los accesorios mencionados anteriormente descansan sobre la placa de soporte y se fijan a la misma en el caso de los dispositivos del segundo tipo, en los que, en este segundo caso, se evita el volumen o cuerpo lateral que es típico de las maletas transportadas por medio de los dispositivos del primer tipo. Sin embargo, en el caso de los dispositivos del segundo tipo, el conductor percibe inevitablemente un empeoramiento de las condiciones de conducción del vehículo como resultado de la masa de la carga o bagaje (baúl y/o maleta) transportado y fijado de forma sobresaliente y en posición remota desde el centro (de gravedad) de la motocicleta.

30

35

De hecho, es una experiencia comúnmente percibida que un baúl empeora la sensación de conducción, en particular, en las curvas, tanto al entrar como al conducir a través de la curva, en condiciones de vehículo inclinado.

40

Además, aunque, en general, los dispositivos del segundo grupo o tipo están destinados en su mayor parte a usarse en escúteres y motocicletas usadas en la ciudad (con prestaciones reducidas y no "deportivas"), no es en absoluto infrecuente el uso de los dispositivos del segundo tipo también en motocicletas de gran cilindrada con altas prestaciones, e incluso en motocicletas deportivas, para transportar maletas y/o baúles en la posición sobresaliente trasera en las que, en el caso de las motocicletas de este tipo, la percepción de empeoramiento de las condiciones de conducción es incluso más significativa, en particular, debido al peso reducido de las motocicletas y a la posición de conducción.

45

50

Se conocen otros ejemplos de dispositivos portamaletas para motocicletas de acuerdo con la técnica anterior de los documentos de la técnica anterior DE 102013223317, JP 2014213733, DE 102006046005, US 2013/134747 y US 2013/284782.

55 Sumario de la invención

Por lo tanto, el objetivo principal de la presente invención es superar o al menos minimizar los inconvenientes y/o desventajas encontrados en los dispositivos de acuerdo con la técnica anterior y resumidos anteriormente.

60

En particular, un primer objetivo de la presente invención es poner a disposición un dispositivo portamaletas y/o portaequipajes para motocicletas, que está tanto adaptado para aplicarse (sujetarse) a una motocicleta como que permite evitar tanto el volumen lateral (y la distribución desigual o asimétrica de la carga, en el caso de maletas o baúles aplicados solo en un lado de la motocicleta) como la percepción de empeoramiento de las condiciones de guía debido a las cargas transportadas que sobresalen hacia atrás, especialmente en ausencia de un pasajero.

65

También un objetivo de la presente invención es poner a disposición un dispositivo portamaletas y/o

portaequipajes para motocicletas, que permite al usuario acoplar y liberar una o más maletas o uno o más baúles de una manera simple y rápida, y que simultáneamente permite distribuir y/o situar la carga simétricamente (con respecto al plano de simetría longitudinal de la motocicleta), sustancialmente como en el caso de los dispositivos tradicionales del segundo tipo, pero que también permite variar la posición de la carga de acuerdo con la presencia o ausencia de un pasajero. Otro objetivo de la presente invención también es poner a disposición un dispositivo portamaletas y/o portaequipajes para motocicletas, que se puede alternar entre al menos dos posiciones y por medio del que, con el dispositivo en una posición, la carga o bagaje se sitúa dentro del contorno de la motocicleta (de acuerdo con una vista en planta), con ventajas significativas en términos de condiciones de conducción sustancialmente inalteradas, pero también, por ejemplo, durante la etapa de estacionamiento, mientras que, con el dispositivo en la segunda posición, la carga o bagaje se sitúa (posiblemente) fuera del contorno, pero el dispositivo por sí mismo realiza las funciones de elemento de soporte (prácticamente de respaldo) para un pasajero.

Otro objetivo de la presente invención es proporcionar un dispositivo portamaletas y/o portaequipajes para motocicletas, que asegura el soporte y acoplamiento y liberación de maletas o baúles a/de una motocicleta y que, con las maletas o baúles situados dentro del contorno de la motocicleta, permite que dichas maletas o baúles se sitúen detrás del conductor, sustancialmente en y sobre el asiento del pasajero, para mover la masa transportada cerca del centro del vehículo, mejorando así las condiciones de conducción, puesto que la masa de las maletas o baúles se dirige, con precisión, a la posición del pasajero. Otro objetivo de la presente invención es proporcionar un dispositivo portamaletas y/o portaequipajes para motocicletas, que permite reducir el volumen o cuerpo global del vehículo, reduciendo así, en particular, el volumen o cuerpo longitudinal y promoviendo la posibilidad de estacionamiento, como se indica anteriormente. De hecho, se sabe que los espacios de estacionamiento para motocicletas, en general, están delimitados por espacios dispuestos paralelos entre sí y que tienen dimensiones longitudinales que son comparables al volumen o cuerpo longitudinal medio de una motocicleta. Cuando la motocicleta está equipada con un baúl sobresaliente conocido, y dicho baúl sobresale del contorno del vehículo, incluso en 50 cm o más, esto da como resultado que el vehículo estacionado no respete las dimensiones de volumen o cuerpo proporcionadas por el espacio de estacionamiento.

El volumen más grande también puede ser peligroso incluso si el vehículo está estacionado de forma estable sobre el pie de apoyo central, cuando está presente, puesto que tiene riesgo de recibir golpes involuntarios, por ejemplo, por otros vehículos en tránsito cuando el espacio de estacionamiento está provisto en el lateral de la carretera.

La presente invención se basa en la consideración de acuerdo con la que los inconvenientes detectados en dispositivos conocidos se pueden superar o al menos reducir eficazmente por medio de un dispositivo que permite el posicionamiento de la carga (una o más maletas o uno o más baúles) en al menos dos posiciones diferentes de acuerdo con si está presente un pasajero o no, en la que, en ausencia del pasajero, la carga se puede situar en la parte trasera del bastidor de la motocicleta, mientras que, en presencia del pasajero, la carga se puede situar para que sobresalga hacia atrás con respecto a la motocicleta.

Sobre la base de las consideraciones anteriores y teniendo en cuenta los inconvenientes y/o desventajas detectados en los dispositivos de acuerdo con la técnica anterior, de acuerdo con la presente invención, se proporciona un dispositivo portamaletas y/o portaequipajes para motocicletas, como se define en la reivindicación independiente 1.

Se exponen modos de realización preferentes de la presente invención en las reivindicaciones dependientes adjuntas.

A continuación, se proporcionará una descripción, por medio de ejemplos no limitantes, de los modos de realización del dispositivo de acuerdo con la presente invención que se representan en los dibujos, en los que, por lo tanto, la presente invención no se limita a los modos de realización representados en los dibujos.

El dispositivo de acuerdo con la presente invención se aplica, en particular, ventajosamente en el caso de la denominada motocicleta "de ciudad", tal como escúteres o similares, siendo este en particular, el motivo por el que el dispositivo de acuerdo con la presente invención se describe a continuación con referencia particular a sus aplicaciones a motocicletas del tipo mencionado. Las posibles aplicaciones del dispositivo de acuerdo con la presente invención en cualquier caso comprenden motocicletas de cualquier tipo.

Breve descripción de los dibujos

En los dibujos:

la figura 1 muestra una vista lateral de una motocicleta equipada con un dispositivo portamaletas y/o portaequipajes de acuerdo con un modo de realización de la presente invención en una primera posición, en la que dichas maletas o baúles están situados para que sobresalgan hacia atrás del vehículo;

la figura 2 muestra una vista lateral de una motocicleta equipada con un dispositivo portamaletas y/o portaequipajes de acuerdo con un modo de realización de la presente invención en una segunda posición, en la que dichas maletas o baúles están situados dentro del contorno del vehículo, por encima de la parte trasera del bastidor del vehículo;

5 la figura 3 muestra una vista de ensamblaje en perspectiva del dispositivo portamaletas y/o portaequipajes de acuerdo con un modo de realización de la presente invención, configurado para soportar dos maletas (o baúles) dispuestas una al lado de la otra;

10 la figura 4 muestra una vista de ensamblaje en perspectiva del dispositivo portamaletas y/o portaequipajes de acuerdo con un modo de realización de la presente invención, configurado para soportar solo un baúl;

la figura 5 muestra una vista en perspectiva y en sección parcial de acuerdo con un plano vertical del dispositivo de acuerdo con la configuración de la figura 3;

15 la figura 6 muestra una vista lateral en sección parcial de acuerdo con un plano vertical del dispositivo de acuerdo con la figura 5, en una configuración en la que el dispositivo está bloqueado;

20 la figura 7 muestra la misma vista lateral en la figura 6, en una configuración en la que el dispositivo está liberado;

la figura 8 muestra un detalle de los medios de movimiento del dispositivo portamaletas y/o portaequipajes de acuerdo con un modo de realización de la presente invención;

25 la figura 9 muestra uno de los componentes de los medios de movimiento del dispositivo portamaletas y/o portaequipajes de acuerdo con un modo de realización de la presente invención, con mayor detalle;

30 la figura 10 muestra la misma vista lateral de una motocicleta equipada con el dispositivo portamaletas y/o portaequipajes de acuerdo con el modo de realización de la presente invención en la figura 1, en la que solo una maleta está asociada con el dispositivo y en la que el dispositivo soporta un accesorio, en particular, una carcasa;

35 la figura 11 muestra la misma vista lateral de una motocicleta equipada con el dispositivo portamaletas y/o portaequipajes de acuerdo con el modo de realización de la presente invención en la figura 2, en la que solo una maleta está asociada con el dispositivo y en la que el dispositivo soporta un accesorio, en particular, una carcasa.

Descripción detallada de la invención

40 De acuerdo con un modo de realización preferente de la presente invención ilustrado en los dibujos mencionados por medio de un ejemplo no limitante, el dispositivo portamaletas y/o portaequipajes 10 de acuerdo con la presente invención, para el soporte y acoplamiento/liberación de maletas 100 o baúles 200 y adaptado para sujetarse a una motocicleta 300, comprende una estructura de sujeción al vehículo 11, medios de soporte 12 de dichas maletas 100 o baúles 200 restringidos a dicha estructura de soporte 11 de manera giratoria. Con mayor
45 detalle, el dispositivo 10 de acuerdo con el modo de realización de la presente invención representado en los dibujos está configurado de modo que cuando dicha estructura de sujeción 11 está conectada al vehículo, dichos medios de soporte 12 de dicha maleta 100 o baúl 200 son giratorios con respecto a dicha estructura de sujeción 11 (y, por lo tanto, con respecto a la motocicleta 300) entre una primera posición (representada en la figura 1) en la que dichas maletas 100 o baúles 200 están situados para que sobresalgan en dirección longitudinal y, en particular, hacia atrás del vehículo 300, y una segunda posición (representada en la figura 2) en la que dichas maletas 100
50 o baúles 200 están situados dentro del contorno del vehículo 300 (en dirección longitudinal), por encima de la parte trasera del bastidor del vehículo, en particular, en y sobre la parte del sillín destinada al pasajero.

55 Como se desprende claramente de la observación de las figuras 1 y 2, el dispositivo 10 de acuerdo con la presente invención permite que se gire entre dos posiciones y, por lo tanto, que se sitúen las maletas 100 o baúles 200 unidos al mismo en dos posiciones correspondientes, en el que en una posición (figura 1) se permite el uso normal de la motocicleta con el transporte del pasajero (cuando se requiera), mientras que en la otra posición (figura 2), la carga se sitúa dentro del contorno del vehículo 300 (al menos en dirección longitudinal), en particular, por encima de la parte trasera del vehículo donde se sitúa la parte del sillín destinada para el pasajero.

60 También se desprende de las figuras 1 y 2 cómo, en el caso del modo de realización representado en las mismas, los medios de soporte 12 (y, por lo tanto, las maletas 100 o baúles 200) son giratorios alrededor de un eje sustancialmente vertical; con este fin, cabe destacar cómo la estructura de sujeción 11 comprende medios de ajuste (no representados) adaptados para permitir el ajuste de la orientación del eje de giro (identificado por la letra A en las figuras 6 y 7) de los medios de soporte 12, y, por lo tanto, situar el eje de giro A de acuerdo con las
65 necesidades y/o circunstancias, en particular, con respecto al tipo de motocicleta, en el plano de simetría

longitudinal y orientado verticalmente, al menos con la motocicleta 300 en una condición inmóvil o detenida. También cabe destacar que la definición de plano de simetría longitudinal de la motocicleta significa el plano de simetría longitudinal de las partes simétricas de la propia motocicleta, tales como, por ejemplo, el depósito, la

5 Para obtener los resultados anteriores, en particular, el giro de los medios de soporte 12 y el posicionamiento de los mismos en las dos posiciones mencionadas anteriormente, el dispositivo 10 de acuerdo con el modo de realización de la presente invención comprende ventajosamente medios de guía 13 del giro de dichos medios de soporte 12.

10 Dichos medios de guía 13 del giro de dichos medios de soporte 12 están configurados, en particular, para permitir el movimiento de dichos medios de soporte 12, permitiendo así el giro de los mismos alrededor de un eje vertical de giro A.

15 Para este propósito, dichos medios de guía 13 del giro comprenden al menos un cuerpo o elemento 15 con al menos una parte cilíndrica, coincidiendo su eje de simetría longitudinal con el eje de giro de dichos medios de soporte de dicha maleta o baúl, estando asociados de forma giratoria dichos medios de soporte 12 con (acoplados en dicha parte cilíndrica de) dicho cuerpo 15 por medio de un sistema de cojinetes (conocidos por sí mismos y, por lo tanto, no descritos con detalle) para sostener el impulso axial y para permitir el giro alrededor

20 del eje A identificado por dicho elemento de guía 15 del giro.
 Más específicamente, dicha estructura de sujeción 11 al vehículo comprende un cuerpo base 14 configurado de modo que sea sustancialmente horizontal con respecto al suelo cuando el dispositivo está instalado en la motocicleta (y la motocicleta no está en funcionamiento), y dichos medios de soporte 12 estén asociados de

25 forma giratoria con dichos medios de guía 13, siendo así giratorios con respecto a dichos medios de guía 13.
 De acuerdo con el modo de realización representado por medio de un ejemplo en las figuras adjuntas, el eje longitudinal de la parte cilíndrica del cuerpo 15 es sustancialmente perpendicular a dicho cuerpo base 14 de dicha estructura de sujeción 11 al vehículo y coincide, con precisión, con el eje de giro de dichos medios de

30 apoyo 12.
 De acuerdo con el modo de realización de la presente invención representado por medio de un ejemplo no limitante en los dibujos adjuntos, el dispositivo 10 de acuerdo con la presente invención comprende además medios de bloqueo 16 que se pueden hacer funcionar por el usuario, que están adaptados para bloquear de

35 forma selectiva el giro de dichos medios de soporte 12, en particular, para bloquear de forma selectiva los medios de soporte 12 en las dos posiciones mencionadas anteriormente.
 Preferentemente, dicho cuerpo cilíndrico 15 comprende una base fijada de forma rígida a la estructura de sujeción 10 y desde la que se extiende la parte cilíndrica mencionada anteriormente, y dichos medios de bloqueo

40 16 comprenden al menos un pasador de bloqueo 16a y al menos un primer asiento de acoplamiento 15a formado en la superficie exterior de dicha base de dicho cuerpo 15.
 Dicho al menos un pasador de bloqueo 16a, en particular, se puede mover (es conmutable) entre una posición bloqueada (representada en las figuras 6 y 8), en la que dicho pasador de bloqueo 16a se acopla, con precisión,

45 al asiento correspondiente 15a formado en dicho cuerpo 15, y una posición liberada (representada en la figura 7), en la que dicho pasador de bloqueo 16a está desacoplado de dicho asiento 15a, de modo que dichos medios de soporte 12 tienen libertad para girar alrededor del eje de giro A.
 Ventajosamente, dichos medios de bloqueo comprenden además un segundo asiento 15b adaptado acoplarse

50 por dicho pasador de bloqueo 16a y formado en la superficie exterior de dicho cuerpo 15 en una posición diametralmente opuesta con respecto a dicho primer asiento 15a.
 Ahora, para describir con mayor detalle el funcionamiento del dispositivo 10 de acuerdo con el modo de realización de la presente invención representado en las figuras, en primer lugar, cabe destacar la condición en

55 la figura 6, en la que dichos medios de soporte 12 están bloqueados, con respecto al giro, por el acoplamiento del pasador 16a con dicho primer asiento 15a.
 Comenzando a partir de la condición de bloqueo mencionada anteriormente, el usuario puede actuar manualmente sobre dichos medios de bloqueo, en particular, sobre dicho pasador 16a, provocando así su desacoplamiento de dicho primer asiento 15a, y, por lo tanto, liberando los medios de soporte 12 del pasador 15, en particular, haciéndolos giratorios con respecto al pasador 15. En este punto, los medios de soporte 12 se pueden girar manualmente alrededor del eje de giro A identificado por el cuerpo 15, hasta dicha segunda posición mencionada anteriormente en la que dicho pasador 16a está situado en el segundo asiento 15b, donde se puede acoplar, bloqueando así los medios de soporte 12 en la nueva segunda posición, que es diametralmente opuesta a la primera posición. Con referencia a los dibujos adjuntos, en particular, a las figuras 6 y 7, de acuerdo con un modo de realización de la presente invención, dichos medios de bloqueo 16 se pueden

hacer funcionar por el usuario por medio de una palanca 17.

Preferentemente, dicha palanca 17 está asegurada con bisagra de forma giratoria por medio de una bisagra 17a a una parte de dichos medios de soporte 12, y por lo tanto gira con la misma durante el giro de los medios 12
 5 alrededor del pasador 15 de acuerdo con los métodos descritos anteriormente, y el giro de dicha palanca 17 alrededor de dicha bisagra 17a en un primer sentido de giro, en particular, lejos de los medios de soporte 12, tiene lugar contrarrestando la acción de los medios de retorno elástico (por ejemplo, como se muestra, uno o más muelles de retorno helicoidales 19) y da como resultado un traslación del pasador 16a en un primer sentido de traslación de desconexión del asiento de enganche correspondiente (15a o 15b, de acuerdo con la posición
 10 real de los medios de soporte 12). A continuación, con el pasador 16a que está desacoplado del asiento de acoplamiento 15a o 15b, los medios de soporte 12 se pueden girar sobre el pasador 15 hacia arriba para situar el pasador o varilla pasante 16a en el asiento que está diametralmente opuesto al asiento desde el que se liberó, en el que se tira (conjuntamente con la palanca 17) por los medios de retorno elástico 19, acoplándose, con precisión, al nuevo asiento de acoplamiento.

15 Dicho pasador de bloqueo 16a de dichos medios de bloqueo 16 también está conectado a dicha palanca 17, también en este caso con una conexión que comprende una bisagra.

Más específicamente, de acuerdo con lo mostrado en las figuras 6 y 7, la palanca 17 está asegurada con bisagra en la bisagra 17a dispuesta en un extremo de dicha palanca 17, en la que dicho muelle de retorno 19 está conectado a un punto de dicha palanca 17 que está lejos de dicho extremo de restricción y/o asegurado con bisagra de dicha palanca 17, y dicho pasador de bloqueo 16a está conectado a dicha palanca 17 en un punto intermedio entre dicha bisagra 17a y dicho muelle 19.

25 Debido a esta configuración, el usuario puede agarrar el extremo libre de la palanca 17, que está opuesto al extremo asegurado con bisagra en 17a, y tirando hacia afuera, es decir, en la dirección que se aleja del eje de giro A, oponiéndose a la fuerza ejercida por el muelle de retorno 19, puede liberar el pasador 16a de dicho primer asiento 15a.

30 También existe la posibilidad de usar muelles de torsión que se pueden situar en el eje de la bisagra 17a y/o muelles de compresión que se pueden situar entre la palanca 17 y el cuerpo 15 en la parte por debajo del eje de la bisagra 17a.

En este punto, como se indica anteriormente, el usuario puede acompañar manualmente a los medios de soporte 12 en el giro de los mismos en el pasador 15 alrededor del eje A hasta llevar dicho pasador de bloqueo 16a al segundo asiento 15b, que es diametralmente opuesto al primer asiento 15a, realizando así ellos mismos un giro de los medios de soporte 12.

Una vez que el giro de los medios de soporte 12 se ha completado, el pasador de bloqueo se acopla de forma autónoma al segundo asiento 15b puesto que, como se indica anteriormente, se tira de la palanca 17 y, en consecuencia, el pasador de bloqueo, por el muelle de retorno 19. Por lo tanto, el bloqueo automático de los medios de soporte 12 se logra cuando se logra la posición girada con respecto a la posición inicial.

45 Naturalmente, con un procedimiento idéntico, el usuario puede girar los medios de soporte 12 de nuevo, devolviéndolos así a la posición inicial en la que el pasador de bloqueo 16a se inserta en el primer asiento 15a.

Por lo tanto, el dispositivo 10 de acuerdo con la presente invención permite al usuario girar muy fácilmente los medios de soporte 12 entre una primera posición (representada en la figura 1) en la que dichas maletas 100 o baúles 200 están situados para que sobresalgan en dirección longitudinal y hacia atrás del vehículo 300, y una segunda posición (representada en la figura 2) en la que dichas maletas 100 o baúles 200 están situados dentro del contorno del vehículo 300, al menos en dirección longitudinal, y por encima de la parte trasera del bastidor del vehículo, en particular, donde está localizada la parte del sillín destinada al pasajero.

Ventajosamente, como se representa, en particular, en las vistas de ensamblaje en las figuras 1 y 2, y con mayor detalle en las figuras 6 y 7, un elemento de soporte 20 (esencialmente un respaldo) se puede asociar con dicha palanca 17 que permite que la espalda del pasajero esté soportada cuando el dispositivo se usa en la configuración de la figura 1, en la que dichas maletas 100 o baúl 200 están situados para que sobresalgan hacia atrás del vehículo 300. Preferentemente, dicho elemento de soporte 20 consiste en un elemento conformado de forma ergonómica para mejorar la comodidad del pasajero, incluso más preferentemente puede estar fabricado de material suave al tacto y/o adecuadamente acolchado.

De acuerdo con el modo de realización preferente de la presente invención mostrado por medio de un ejemplo no limitante en los dibujos adjuntos, los medios de soporte 12 comprenden una barra de soporte 12a, que esencialmente tiene forma de arco, por ejemplo, que tiene una sección transversal circular o cuadrada o rectangular, configurada de modo que cuando dicha estructura de sujeción 11 está fijada al vehículo, dicha barra de soporte 12a se sitúa sustancialmente en el eje de la línea central del vehículo para soportar una primera

maleta 100 restringida lateralmente a dicha barra de soporte 12a y una segunda maleta 100 restringida lateralmente de nuevo a dicha barra de soporte 12a en el lado opuesto a dicha barra, como se muestra, por ejemplo, en la figura 3.

5 De este modo, entre las otras ventajas que ya resultan de la descripción del dispositivo 10 de acuerdo con la presente invención, se obtienen otros resultados de poder montar un par de maletas en una motocicleta, dentro del contorno del propio vehículo, montándose dichas maletas normalmente con sistemas conocidos en el lateral del propio vehículo, sobresaliendo así lateralmente del contorno del vehículo. Por lo tanto, en el caso de un par de maletas de viaje, las ventajas que se pueden lograr a partir del dispositivo de acuerdo con la presente
10 invención en términos de reducción de los volúmenes tanto cuando el vehículo está detenido, inmóvil como en movimiento, capacidad de maniobra mejorada de los medios durante las etapas de maniobra a velocidad reducida y dinámica de conducción mejorada a una velocidad más rápida se aprecian incluso más.

15 Por último, el dispositivo de acuerdo con la presente invención permite, en particular, cuando está montado en motocicletas destinadas a usarse en la ciudad, tales como escúteres y otros vehículos de tres o cuatro ruedas con al menos un par de ruedas en el mismo eje de inclinación, actuar como un soporte para sujetar otro accesorio, que es una carcasa 30 de recubrimiento del vehículo, como se muestra, por ejemplo, en las vistas de ensamblaje en las figuras 10 y 11.

20 Aquí, el propio eje axial 25 del elemento de guía 15 puede actuar ventajosamente como un soporte.

REIVINDICACIONES

1. Un dispositivo portamaletas y/o portaequipajes (10) para motocicletas (300), comprendiendo dicho dispositivo (10) una estructura de sujeción (11) para sujetar dicho dispositivo (10) a una motocicleta (300), y medios de soporte (12) para el soporte de al menos un baúl (200) o al menos una maleta (100), en el que con dicho dispositivo (10) sujetado a dicha motocicleta (300), dichos medios de soporte (12) están adaptados para girarse con respecto a dicha estructura de sujeción (11) de acuerdo con un eje de giro (A) entre una primera posición, en la que dichos medios de soporte (12) y dicho al menos un baúl (200) o dicha al menos una maleta (100) están adaptados para situarse para que sobresalgan hacia atrás con respecto a la motocicleta (300) y al menos parcialmente fuera del contorno de la motocicleta (300), y una segunda posición, en la que dichos medios de soporte (12) y dicho al menos un baúl (200) o dicha al menos una maleta (100) están adaptados para situarse dentro del contorno de la motocicleta (300), en la parte trasera del bastidor de la motocicleta (300), en el que dicha estructura de sujeción (11) comprende un elemento de giro o pasador (15), en el que dichos medios de soporte (12) están sujetos a dicho elemento de giro o pasador (15) y están adaptados para girarse con respecto a dicho elemento de giro o pasador (15) entre dicha primera posición y dicha segunda posición, en el que dicha estructura de sujeción (11) comprende medios de ajuste para ajustar la orientación del eje de giro (A) de dichos medios de soporte (12), y en el que dichos medios de ajuste están configurados para permitir la orientación del eje de giro (A) de dichos medios de soporte (12) de modo que, con dicho dispositivo (10) sujetado a dicha motocicleta (300), dicho eje de giro (A) se puede orientar para que descansa sustancialmente sobre el plano de simetría longitudinal de dicha motocicleta (300), en particular, dicho eje de giro (A) se puede orientar de modo que sea sustancialmente vertical con dicha motocicleta (300) en una condición inmóvil o detenida, caracterizado porque dicho dispositivo (10) comprende además medios de bloqueo (16) accionables por el usuario y adaptados para bloquear de forma selectiva dichos medios de soporte (12) en dicha primera posición y dicha segunda posición.
2. Un dispositivo (10) de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizado porque, en dicha segunda posición, con dicho dispositivo (10) sujetado a dicha motocicleta (300), dichos medios de soporte (12) y dicho al menos un baúl (200) o dicha al menos una maleta (100) están adaptados para situarse dentro del contorno de la motocicleta (300), en la parte trasera del sillín de la motocicleta (300) reservado para el pasajero.
3. Un dispositivo (10) de acuerdo con la reivindicación 1 o 2, caracterizado porque dicho elemento de giro o pasador (15) comprende al menos una parte cilíndrica, y porque el eje de giro (A) de dichos medios de soporte (12) coincide con el eje de simetría longitudinal de dicha al menos una parte cilíndrica de dicho elemento de giro o pasador (15).
4. Un dispositivo (10) de acuerdo con una de las reivindicaciones precedentes 1 a 3, caracterizado porque dichos medios de bloqueo (16) comprenden al menos un primer asiento de acoplamiento (15a) y un segundo asiento (15b) formados en la superficie exterior de dicho elemento de giro o pasador (15) y al menos un pasador móvil de bloqueo (16a) adaptado para acoplarse de forma selectiva a dicho al menos un primer asiento de acoplamiento (15a) y dicho segundo asiento (15b) y para desacoplarse de forma selectiva de dicho al menos un primer asiento de acoplamiento (15a) y dicho segundo asiento (15b).
5. Un dispositivo (10) de acuerdo con la reivindicación precedente 4, caracterizado porque comprende además una palanca (17) accionable por el usuario para el funcionamiento manual de dicho al menos un pasador móvil de bloqueo (16a).
6. Un dispositivo (10) de acuerdo con la reivindicación 5 precedente, caracterizado porque dicha palanca (17) está restringida de forma giratoria a una parte de dichos medios de soporte (12) y está conectada a dicho al menos un pasador móvil de bloqueo (16a), de modo que el giro de dicha palanca (17) en dos sentidos de giro opuestos esté adaptado para dar como resultado el desacoplamiento de dicho al menos un pasador móvil de bloqueo (16a) de dicho al menos un primer asiento de acoplamiento (15a) o dicho segundo asiento (15b) y el acoplamiento de dicho al menos un primer asiento de acoplamiento (15a) o dicho segundo asiento (15b) por dicho al menos un pasador móvil de bloqueo (16a), respectivamente.
7. Un dispositivo de acuerdo con la reivindicación 6, caracterizado porque dichos medios de bloqueo (16) comprenden medios de retorno elástico (19), y porque el giro de dicha palanca (17) en un primer sentido de giro con el objetivo de desacoplar dicho al menos un pasador móvil de bloqueo (16a) de dicho al menos un primer asiento de acoplamiento (15a) o dicho segundo asiento (15b) está adaptado para producirse contra la resistencia ejercida por dichos medios de retorno (19), mientras que el giro de dicha palanca (17) en el sentido de giro opuesto está adaptado para facilitarse por la acción de retorno elástico ejercido por dichos medios de retorno (19).
8. Un dispositivo (10) de acuerdo con una de las reivindicaciones 5 a 7, caracterizado porque comprende además, asociado con dicha palanca (17), un elemento de soporte (20) que, con dichos medios de soporte (12) en dicha segunda posición, está adaptado para soportar la espalda de un pasajero en el vehículo.

9. Un dispositivo (10) de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones precedentes, caracterizado porque dicha estructura de sujeción (11) comprende medios de sujeción (25) adaptados para permitir la sujeción de una carcasa (30) para cubrir la motocicleta (300).
- 5 10. Un dispositivo de acuerdo con una de las reivindicaciones 1 a 9, caracterizado porque dichos medios de soporte (12) comprenden una parte de soporte con forma de arco (12a) que define un plano de simetría principal, y porque dicha parte de soporte con forma de arco (12a) está adaptada para soportar dicho al menos un baúl (200) o dicha al menos una maleta (100) en cada uno de los dos lados opuestos con respecto a dicho plano de simetría principal.
- 10 11. Una motocicleta (300) que comprende un dispositivo (10) de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 10.

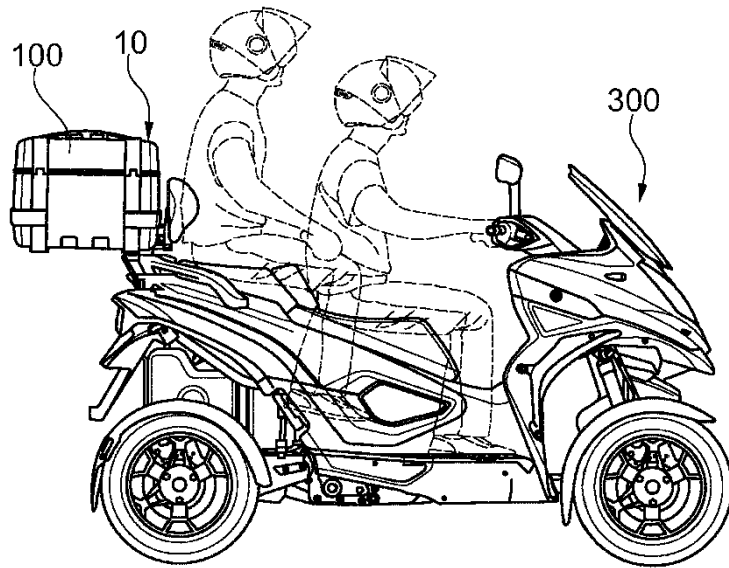


Fig. 1

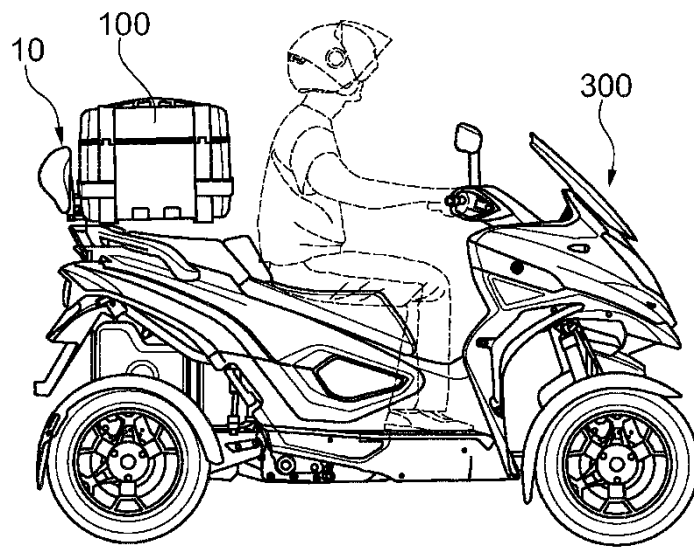


Fig. 2

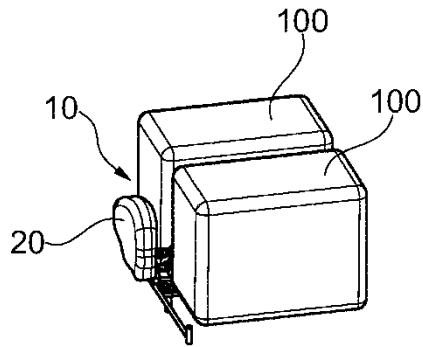


Fig. 3

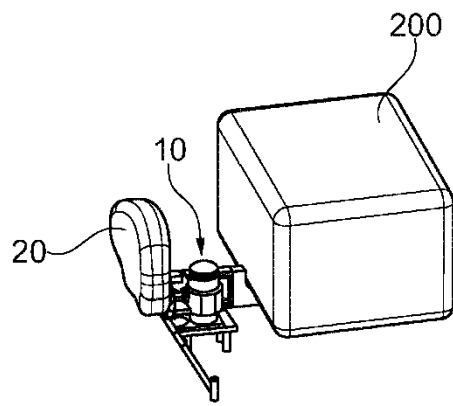


Fig. 4

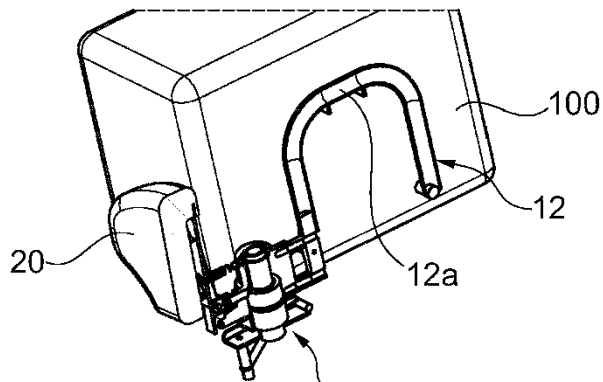


Fig. 5

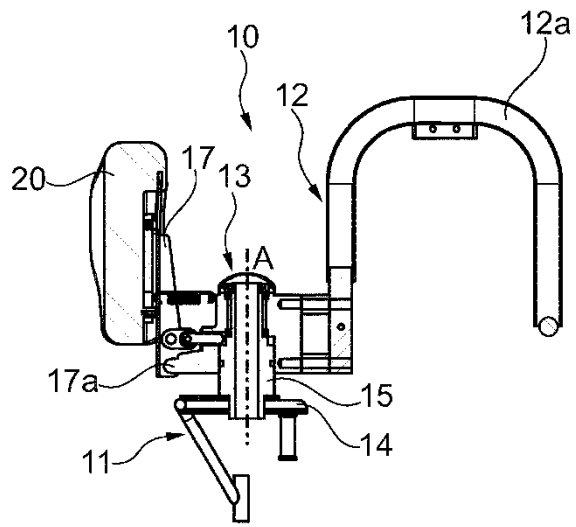


Fig. 6

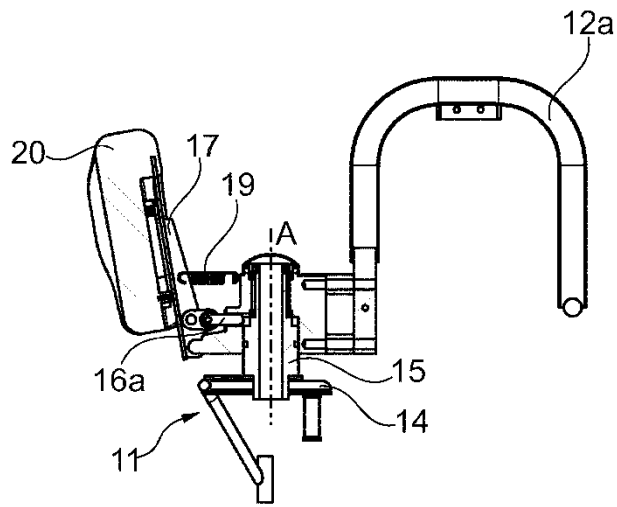


Fig. 7

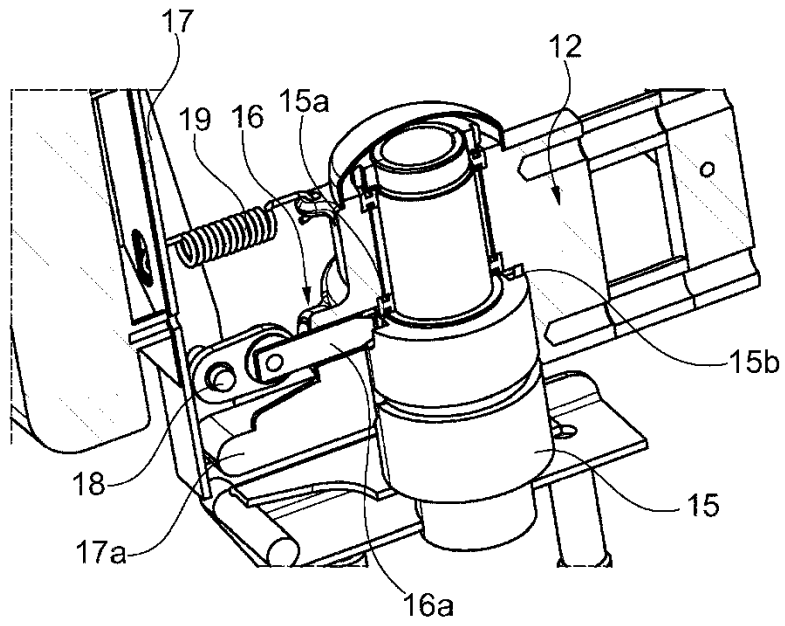


Fig. 8

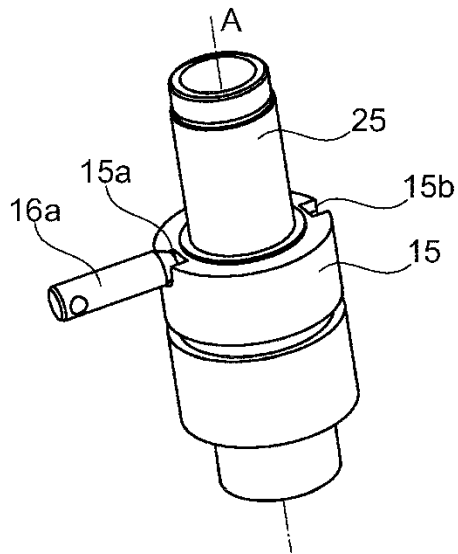


Fig. 9

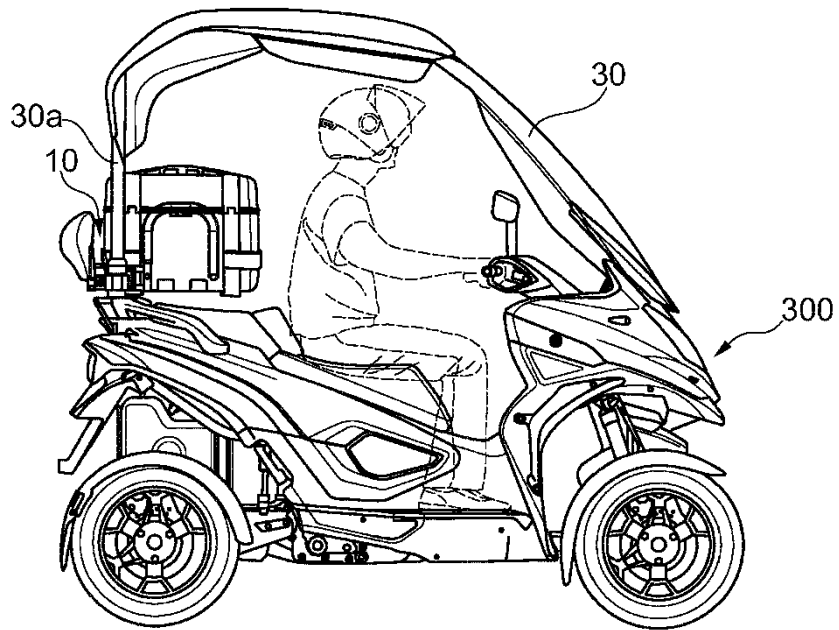


Fig. 10

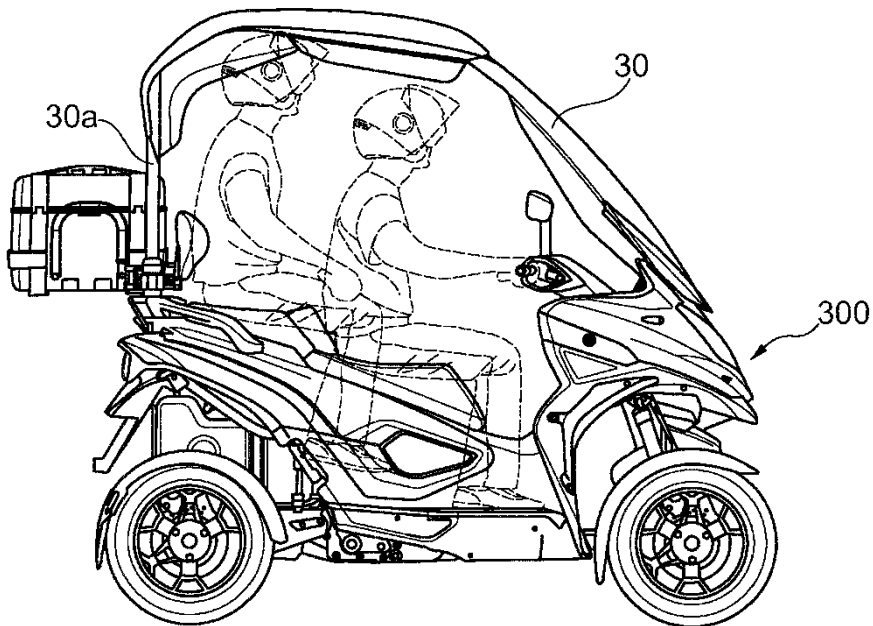


Fig. 11