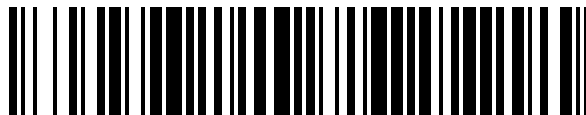


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **1 291 055**

21 Número de solicitud: 202230763

51 Int. Cl.:

B62H 1/00

(2006.01)

12

SOLICITUD DE MODELO DE UTILIDAD

U

22 Fecha de presentación:

06.05.2022

43 Fecha de publicación de la solicitud:

26.05.2022

71 Solicitantes:

**TAPIA OSET, Gorka (100.0%)
Avda. Estella, 20 Bajo
31300 Tafalla (Navarra) ES**

72 Inventor/es:

TAPIA OSET, Gorka

74 Agente/Representante:

DALAP GROUP INVESTMENTS

54 Título: **SOPORTE LATERAL PARA MOTOCICLETAS**

ES 1 291 055 U

DESCRIPCIÓN

SOPORTE LATERAL PARA MOTOCICLETAS

5 OBJETO DE LA INVENCION

La presente invención, tal como se indica en el título, se refiere a un soporte a ser instalado lateralmente en motocicletas, en especial, en aquellas que por sus características no dispongan de caballete o pata, como son las motos trial, motocross, enduro o de competición. Dicho soporte puede ir insertado en un orificio para dicho fin
10 en el chasis, subchasis o en el eje de la rueda trasera de la motocicleta.

El objeto de esta invención es aportar una solución hasta ahora desconocida para varios inconvenientes que se comentarán más adelante, principalmente, se pretende lograr un resultado final que permita disponer de un soporte capaz de sostener la motocicleta cuando se encuentra detenida, y en particular, en zonas en las que la
15 irregularidad del suelo dificulta el uso de otros soportes conocidos.

El dispositivo en cuestión aporta esenciales características de novedad y notables ventajas con respecto a los medios conocidos y utilizados para los mismos fines en el estado actual de la técnica.

Las motocicletas de competición, enduro, trial o motocross no disponen de la
20 tradicional pata o caballete que sujeta el vehículo cuando se encuentra detenido.

Esto hace que se conozcan en el estado de la técnica algunos soportes como el caballete o el triángulo.

La utilización de caballetes tradicionales es muy incómoda ya que requiere levantar la moto para colocarla, lo cual, no sólo es poco práctica, sino que requiere
25 normalmente de la ayuda de terceros para hacerlo.

En el caso del triángulo, su forma y su limitada zona de contacto con el suelo hacen que sea muy poco eficaz, especialmente cuando se está en el campo o en el circuito.

Tanto los caballetes como los triángulos no aportan una buena estabilidad en
30 zonas con superficies irregulares, lo que provoca preocupación y desconfianza de parte de los usuarios que hace que éstos tengan que estar continuamente pendientes. Además, en ocasiones se producen caídas del vehículo con daños materiales o incluso personales.

En particular, este tipo de vehículos que a menudo son utilizados en zonas
35 irregulares de campo o circuito con presencia de arena, barro, etc. no presentan la

estabilidad que se requiere y esto hace que se dificulten las labores que han de realizarse en el vehículo.

Los sistemas conocidos hasta el momento no resuelven el inconveniente de la inestabilidad en motocicletas paradas en suelos irregulares.

5 Hasta el momento, no se conocía un dispositivo de reducido tamaño y fácil de instalar que permita que un vehículo del tipo indicado disponga de la estabilidad necesaria.

10 El soporte que la invención propone resuelve de forma plenamente satisfactoria la problemática anteriormente expuesta, aportando una serie de ventajosas y novedosas características, y sin que ello suponga merma alguna de sus prestaciones en otros aspectos.

La invención propuesta pretende aportar una solución económica, ecológica, práctica, sencilla y de fácil utilización, cuyo efecto sería una gran adaptación al terreno y estabilidad en cualquier tipo de superficie.

15 La presente invención tiene su campo de aplicación en el sector de las motocicletas, y en particular, de los soportes para motocicletas.

ANTECEDENTES DE LA INVENCION

20 En el estado de la técnica encontramos algunos documentos relacionados con el sector de la invención en cuestión, aunque ninguno de ellos cumple la misma función ni aporta las mismas características ventajosas.

Así, en el documento ES 1 045 078 U encontramos un caballete lateral para motocicletas, caracterizado porque está compuesto de un tubo cilíndrico en cuyo interior se encuentra un eje telescópico, donde dicho eje dispone de un tope de posición que desliza por la ranura o guía la cual se encuentra sobre el exterior del tubo, donde dicha ranura es lineal, pudiéndose ubicar en cualquier zona de la circunferencia del tubo, y en donde la ranura presenta una serie de posiciones de apoyo, teniendo el eje telescópico en su extremo una plataforma de apoyo, y en la pieza que conecta el eje telescópico con la plataforma de apoyo, habiéndose dispuesto una palanca de mando, y estando el eje telescópico retenido por la acción de un muelle.

35 Por otro lado, en el documento ES 1 030 815 U se aporta un caballete lateral para motocicleta, que estando previsto para su aplicación en la parte inferior y lateral de una motocicleta, con el fin de constituir un tercer punto de apoyo para la motocicleta, evitando que esta se caiga en posición de estacionamiento, esencialmente se caracteriza porque se constituye a partir de una placa en la que se fija una pareja de varillas en "U" a modo de puentes a través de los cuales es pasante y presionado un

tubo inferior perteneciente al correspondiente bastidor de la motocicleta, realizándose el anclaje mediante unas tuercas roscadas en los extremos de esas varillas pasantes a través de los oricios previstos en la placa base, contando esta con una rama en la que se monta articuladamente el brazo de soporte, pudiendo éste ocupar las convencionales posiciones de plegado y desplegado para permitir la marcha de la motocicleta o constituir el tercer punto de apoyo de esta, habiéndose previsto que la vinculación del brazo de apoyo a la respectiva placa se realice mediante una pieza intermedia formada por una placa en "U" entre cuyas ramas queda situada la rama de la placa base, para que mediante un eje pasante a través de los orificios previstos en las ramas de esa placa en "U" y un orificio previsto en la comentada rama de la placa base, determinar el medio de articulación del brazo de apoyo, complementándose con un muelle sujeto por sus extremos entre sendos tetones previstos en la placa base y en el propio base de apoyo.

A su vez, en el documento ES 1 265 919 U se reivindica un dispositivo de sujeción para transporte de motocicletas, caracterizado por constituirse a partir de cuatro piezas de anclaje fijadas a los ejes de la motocicleta, una en cada extremo de cada eje, roscándose estas directamente al eje, y comprenden una morfología circular para que una cincha, que hace de elemento tensor entre el dispositivo de sujeción y la estructura o plataforma donde se transporta la moto, pase por un carril guía practicado en su superficie exterior, y comprenden unos elementos retenedores, para que esta no se salga ante situaciones de distensión en el transporte.

En estos documentos encontramos dispositivos a ser utilizados durante traslados o fijados en zonas determinadas, y no se aporta una solución portátil, sencilla, de bajo coste y eficaz para soportar una moto en estado de estacionamiento.

Así vemos, que hasta ahora no se conocía un soporte que por sus novedosas características resuelva los inconvenientes mencionados anteriormente tanto en cuanto a los documentos citados como a otras invenciones o sistemas tradicionales que encontramos en el estado de la técnica.

Tomando en consideración los casos mencionados y analizados los argumentos conjugados, con la invención que se propone en este documento se da lugar a un resultado final en el que se aportan aspectos diferenciadores significativos frente al estado de la técnica actual, y donde se aportan una serie de avances en los elementos ya conocidos con sus ventajas correspondientes.

En particular:

- Resistente ya que está fabricado en acero inoxidable.
- Mayor durabilidad.
- Fácil utilización.

- Es portátil, fácil de transportar y de almacenar.
- Sujeta eficazmente una moto aún en superficies irregulares en las que otros sistemas no funcionan.
- Es ligero pero resistente.
- 5 - Tanto la instalación como desinstalación son rápidas y sencillas.
- La fijación la puede realizar un único usuario sin ayuda de terceros.

DESCRIPCIÓN DE LA INVENCION

Así, la presente invención está constituida a partir de los siguientes elementos:

10 Una varilla roscada que es un medio de fijación susceptible de ser conectada y fijada a un orificio practicado en el chasis, subchasis o en el eje de la rueda trasera de una motocicleta, en cuyo extremo distal está unida a un tubo cilíndrico de acero inoxidable con cierta flexibilidad que se extiende hacia abajo de forma semi vertical hasta el suelo, que es donde se encuentra una base en forma de “U”, presentando dicho
15 tubo cilíndrico preferiblemente cerca del extremo superior una zona recubierta que es un asidero.

Su funcionamiento es sencillo. Cuando se estaciona la moto, se coge el soporte desde el asidero colocando la varilla roscada en el orificio apropiado en la moto, quedando ésta en posición vertical o semi vertical.

20 El diseño mono tubular del soporte y su base con cierta flexibilidad en “U” permite que el soporte cumpla su función de sostener la moto sin importar la irregularidad del terreno.

BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS DIBUJOS

25 Para una mejor comprensión de esta memoria descriptiva se acompaña un dibujo que a modo de ejemplo no limitativo, describe una realización preferida de la invención:

Figura 1.- Vista en perspectiva de la invención.

Figura 2.- Vista en perspectiva de la invención soportando una motocicleta.

30 En dichas figuras se destacan los siguientes elementos numerados:

1. Varilla roscada que es el medio de fijación a la motocicleta
2. Rueda trasera de motocicleta
3. Tubo cilíndrico
4. Base en forma de “U”
- 35 5. Asidero

REALIZACIÓN PREFERIDA DE LA INVENCION

Una realización preferida de la invención propuesta se constituye a partir de los siguientes elementos: una varilla roscada (1) que es un medio de fijación susceptible de ser conectada y fijada a un orificio practicado en el chasis, subchasis o en el eje de la
5 rueda trasera de una motocicleta (2), en cuyo extremo distal está unida a un tubo cilíndrico (3) de acero inoxidable con cierta flexibilidad que se extiende hacia abajo de forma semi vertical hasta el suelo, que es donde se encuentra una base (4) en forma de “U”, presentando dicho tubo cilíndrico preferiblemente cerca del extremo superior una zona recubierta que es un asidero (5).

REIVINDICACIONES

- 1.- Soporte lateral para motocicletas, caracterizado por estar constituido a partir de una varilla roscada (1) que es un medio de fijación susceptible de ser conectada y fijada a un orificio practicado en el chasis, subchasis o en el eje de la rueda trasera de una motocicleta (2), en cuyo extremo distal está unida a un tubo cilíndrico (3) de acero inoxidable con cierta flexibilidad que se extiende hacia abajo de forma semi vertical hasta el suelo, que es donde se encuentra una base (4) en forma de "U", presentando dicho tubo cilíndrico preferiblemente cerca del extremo superior una zona recubierta que es un asidero (5).

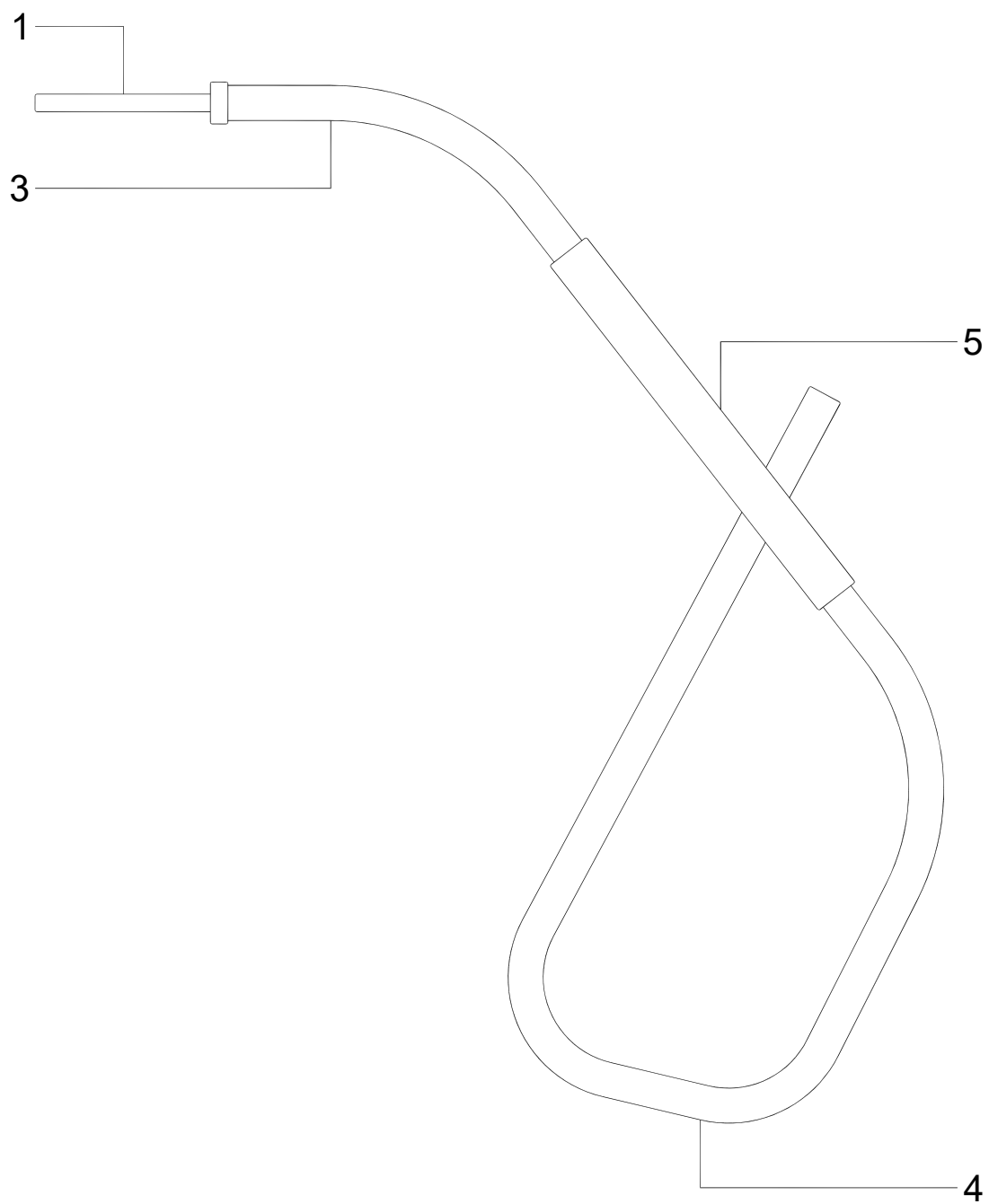


FIG. 1

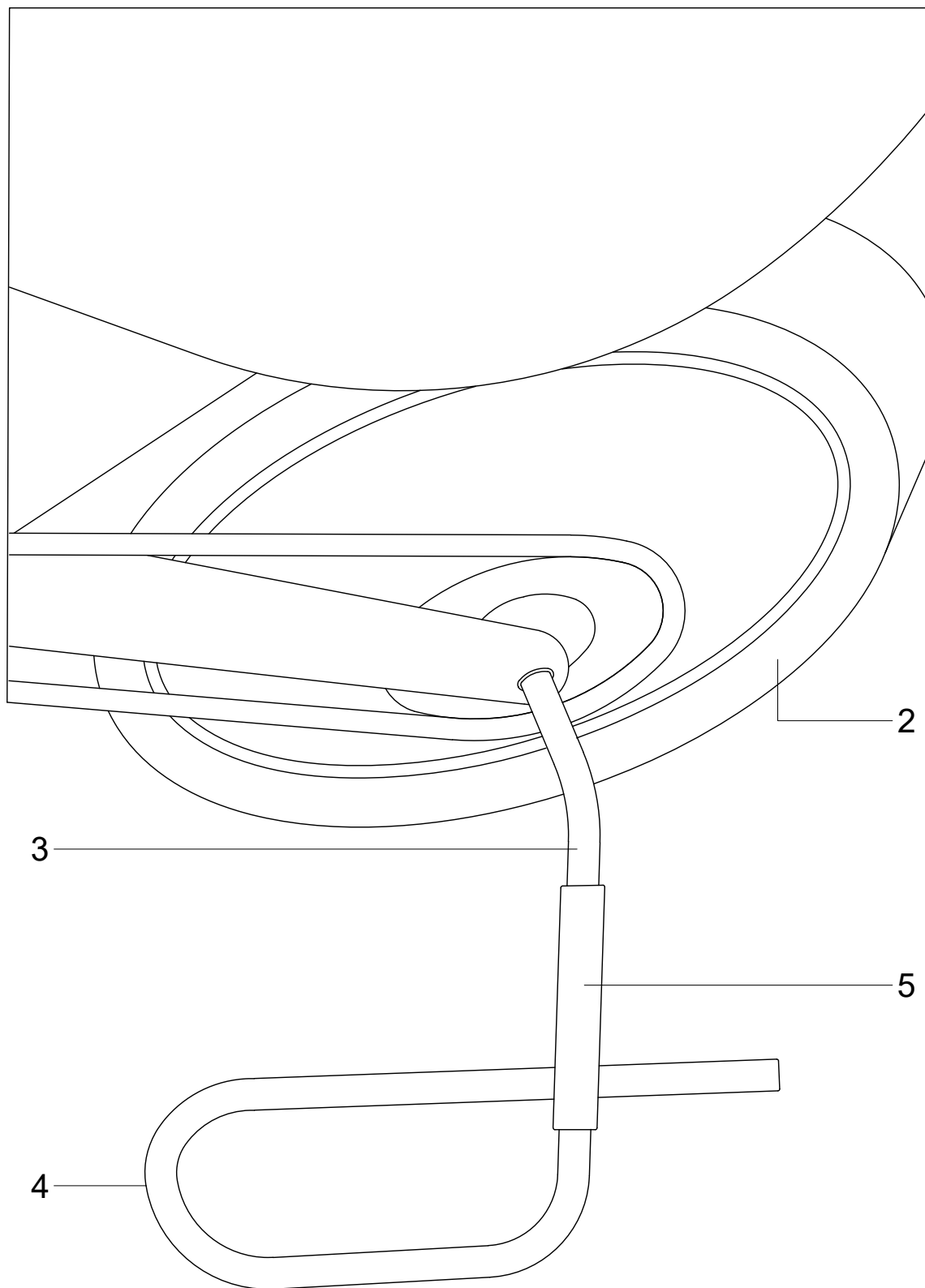


FIG. 2