

12

DEMANDE DE CERTIFICAT D'UTILITE

A3

22 Date de dépôt : 07.11.22.

30 Priorité : 28.07.22 DE 20 2022 104 266.7.

43 Date de mise à la disposition du public de la
demande : 14.07.23 Bulletin 23/28.

56 Les certificats d'utilité ne sont pas soumis à la
procédure de rapport de recherche.

60 Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

○ Demande(s) d'extension :

71 Demandeur(s) : KTM AG Société de droit autrichien —
AT.

72 Inventeur(s) : Bartos Milan, Hubmann Marco et
Schober Florian.

73 Titulaire(s) : KTM AG Société de droit autrichien.

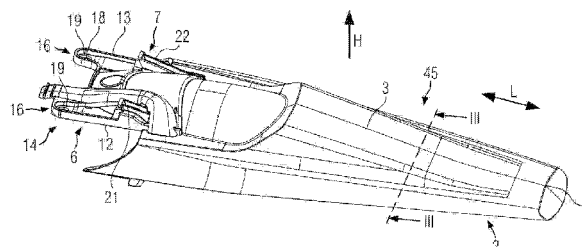
74 Mandataire(s) : Cabinet Chaillot.

54 Garde-boue de moto et moto.

57 Garde-boue de moto et moto

Le garde-boue de moto présente, à une portion d'extrémité (7), deux bras (12, 13) s'étendant dans sa direction longitudinale (L) et des moyens de montage (6) comportant une première portion de montage, s'étendant à partir du bras, sur le bras respectif dans une région (14) opposée à la seconde portion d'extrémité (7). La première portion de montage est réalisée sous la forme d'un dôme de montage (16) et le dôme de montage (16) présente, en vue en coupe longitudinale, une configuration en forme de pot avec un fond et une paroi latérale reliant le fond avec le bras (12, 13) et le fond est conçu avec une face de réception (19) pour la disposition d'un moyen de fixation et, dans la direction longitudinale du garde-boue de moto, entre le bras respectif (12, 13) et le corps principal (2), est disposée une saillie en forme de crochet (21, 22).

Figure à publier : Figure 2



Description

Titre de l'invention : Garde-boue de moto et moto

- [0001] La présente invention concerne un garde-boue de moto ayant un corps principal allongé, qui présente, dans une vue de dessus, une configuration s'élargissant, à partir d'une première portion d'extrémité du corps principal, le long d'un axe longitudinal du corps principal s'étendant dans une direction longitudinale du garde-boue de moto, avec des corps plats latéraux prévus des deux côtés de l'axe longitudinal, et les corps plats latéraux présentant chacun, dans une vue en coupe transversale, une configuration en forme de C, une portion supérieure, vu dans la direction axiale verticale du garde-boue de moto, du corps plat latéral respectif se raccordant au corps principal, et le garde-boue de moto présentant, à une seconde portion d'extrémité opposée à la première portion d'extrémité, des moyens de montage pour la fixation amovible du garde-boue de moto à un organe de réception.
- [0002] Un tel garde-boue de moto peut être disposé à l'arrière d'une moto, qui peut par exemple être une moto de sport tout-terrain, dans laquelle la région au-dessus d'une roue arrière de la moto doit être recouverte pour éviter la projection de saletés et de pierres ou similaires en direction du conducteur de la moto.
- [0003] Le brevet européen EP 2 213 559 B1 divulgue un garde-boue de moto arrière, lequel est destiné à être disposé sur une moto routière et qui présente un corps principal, qui présente, dans une vue latérale, une configuration triangulaire et, à partir du corps principal, un prolongement de garde-boue, qui est conçu comme une protection contre les projections, s'étend de manière oblique vers le bas.
- [0004] La demanderesse a également déjà divulgué un garde-boue de moto qui présente un corps principal allongé ayant une configuration s'élargissant le long d'un axe longitudinal du corps principal s'étendant dans une direction longitudinale du garde-boue de moto et avec des corps plats latéraux prévus des deux côtés de l'axe longitudinal. Les corps plats latéraux présentent chacun une configuration en forme de C, et une portion supérieure, vu dans la direction axiale verticale du garde-boue de moto, du corps plat latéral respectif se raccorde au corps principal, de façon que le garde-boue de moto présente, dans la région du corps principal et des deux corps plats latéraux, dans une vue en coupe transversale du garde-boue de moto, une configuration en forme de C, laquelle est réalisée de manière ouverte vers le bas, vu dans la direction axiale verticale du garde-boue de moto, par conséquent sur le côté inférieur du garde-boue de moto, lequel comporte le côté interne du corps principal.
- [0005] Le garde-boue de moto connu présente également, à une seconde portion d'extrémité opposée à la première portion d'extrémité, des moyens de montage pour la fixation amovible du garde-boue de moto à un organe de réception, qui peut être par exemple

un bras de cadre arrière d'une moto, sur lequel le garde-boue de moto peut être fixé de manière amovible.

- [0006] Bien que ce garde-boue de moto connu se soit déjà avéré très efficace dans la pratique, il existe néanmoins de la marge pour des perfectionnements, en particulier en ce qui concerne la facilité de montage du garde-boue de moto sur la moto. Le garde-boue de moto doit, lors de la fabrication de la moto, être fixé sur le cadre de moto, par exemple au moyen de liaisons vissées, de même le garde-boue de moto doit être fixé à nouveau sur le cadre de moto lorsqu'il a été détaché du cadre de moto, par exemple à des fins de réparation ou de nettoyage.
- [0007] A cet effet, sur la moto munie du garde-boue de moto connu décrit précédemment, le carénage latéral devait d'abord être démonté des deux côtés longitudinaux de la moto, car celui-ci empêchait d'accéder aux points de vissage vissés par le côté du garde-boue de moto connu, de sorte qu'il n'était pas possible d'accéder à ces points de vissage sans démonter les parties de carénage latéral.
- [0008] L'objectif de la présente invention est donc de créer un garde-boue de moto qui peut être fixé facilement sur le cadre de moto et qui améliore en outre la protection de l'utilisateur de la moto contre les projections ainsi que le guidage des câbles ou conduites nécessaires sur la moto. Une moto avec le garde-boue de moto à créer doit également être mise à disposition.
- [0009] La présente invention réalisée afin d'atteindre cet objectif présente, en ce qui concerne le garde-boue de moto, les caractéristiques indiquées ci-après, des modes de réalisation particuliers avantageux de celles-ci étant également décrits ci-après. Une moto munie du garde-boue de moto à créer présente les caractéristiques indiquées ci-après.
- [0010] La présente invention concerne un garde-boue de moto ayant un corps principal allongé, qui présente, dans une vue de dessus, une configuration s'élargissant, à partir d'une première portion d'extrémité du corps principal, le long d'un axe longitudinal du corps principal s'étendant dans une direction longitudinale du garde-boue de moto, avec des corps plats latéraux prévus des deux côtés de l'axe longitudinal, et les corps plats latéraux présentant chacun, dans une vue en coupe transversale, une configuration en forme de C, une portion supérieure, vu dans la direction axiale verticale du garde-boue de moto, du corps plat latéral respectif se raccordant au corps principal, et le garde-boue de moto présentant, à une seconde portion d'extrémité opposée à la première portion d'extrémité, des moyens de montage pour la fixation amovible du garde-boue de moto à un organe de réception, caractérisé par le fait que le garde-boue de moto présente, à la seconde portion d'extrémité, deux bras s'étendant dans la direction longitudinale du garde-boue de moto et les moyens de montage comportent une première portion de montage, s'étendant à partir du bras, sur le bras respectif dans

une région opposée à la seconde portion d'extrémité, et la première portion de montage est réalisée sous la forme d'un dôme de montage et le dôme de montage présente, dans une vue en coupe longitudinale, une configuration en forme de pot avec un fond et une paroi latérale reliant le fond avec le bras et le fond est conçu avec une face de réception pour la disposition d'un moyen de fixation et, dans la direction longitudinale du garde-boue de moto, entre le bras respectif et le corps principal, est disposée une saillie en forme de crochet.

- [0011] Le garde-boue de moto selon l'invention possède un corps principal allongé qui possède, dans une vue de dessus sur un côté supérieur du corps principal, lequel se trouve en haut lorsque le garde-boue de moto est disposé sur la moto, de manière conforme à l'usage prévu, vu dans la direction axiale verticale de la moto, une configuration s'élargissant à partir de la première portion d'extrémité du corps principal vu dans la direction de la seconde portion d'extrémité du corps principal, laquelle est conçue de manière au moins sensiblement symétrique par rapport à un axe longitudinal du corps principal, lequel s'étend dans la direction longitudinale du garde-boue de moto.
- [0012] Des deux côtés de l'axe longitudinal du corps principal, sont prévus des corps plats latéraux, lesquels présentent chacun, dans une vue en coupe transversale, une configuration en forme de C. Vu dans la direction de la configuration s'élargissant du corps principal, le corps plat latéral se trouvant sur le côté droit dans l'axe longitudinal du corps principal présente à cette occasion une configuration correspondant à un C majuscule inversé ou en miroir, tandis que le corps plat latéral se trouvant du côté gauche présente une configuration correspondant à un C majuscule. Les deux faces du corps plat latéral ouvertes dans la direction de l'axe longitudinal conduisent donc, conjointement avec le corps principal, à une configuration selon laquelle le garde-boue de moto présente, dans une vue en coupe transversale à angle droit par rapport à la direction longitudinale du garde-boue de moto, dans l'ensemble une configuration en forme de C, laquelle est ouverte vers le bas, vu dans la direction axiale verticale de la moto.
- [0013] Au-dessus des corps plats latéraux en forme de C, une région est en outre créée, sur laquelle un utilisateur d'une moto munie du garde-boue de moto selon l'invention peut saisir à la main la région arrière de la moto, afin, par exemple, de la tourner. Il est ainsi créé, par cette configuration avec les corps plats latéraux en forme de C pour ainsi dire une préhension à la main des deux côtés du garde-boue de moto, c'est-à-dire une configuration non seulement pour les utilisateurs droitiers mais encore pour les utilisateurs gauchers.
- [0014] Sur la seconde portion d'extrémité, opposée à la première portion d'extrémité du corps principal, le garde-boue de moto selon l'invention présente des moyens de

montage au moyen desquels le garde-boue de moto peut être fixé de manière amovible à un organe de réception de la moto. L'organe de réception peut être par exemple un bras de cadre arrière du cadre de la moto.

- [0015] À la différence du garde-boue de moto connu précédemment décrit, le garde-boue de moto selon l'invention présente, à la seconde portion d'extrémité, deux bras s'étendant dans la direction longitudinale du garde-boue de moto et les moyens de montage sont disposés sur un bras respectif, à savoir dans une région opposée à la seconde portion d'extrémité, et présentent chacun une première portion de montage s'étendant à partir du bras, qui est réalisée sous la forme d'un dôme de montage et le dôme de montage présente, dans une vue en coupe longitudinale, une configuration en forme de pot avec un fond et une paroi latérale reliant le fond avec le bras. Le dôme de montage se caractérise donc par le fait qu'il présente, dans une vue en coupe longitudinale, un fond à bas niveau ou inférieur, vu dans la direction axiale verticale du garde-boue de moto et des faces latérales, lesquelles incluent ou comportent le fond, s'étendent latéralement, vu à partir du fond, dans la direction vers le haut, donc vu dans la direction axiale verticale du garde-boue de moto. Les faces latérales du dôme de montage s'étendent donc en direction vers le haut, vu à partir du fond.
- [0016] Le fond est à cette occasion réalisé avec une face de réception pour la disposition d'un moyen de fixation, qui peut être, par exemple, un dispositif fileté, donc par exemple une vis et, dans la direction longitudinale du garde-boue de moto, le garde-boue de moto selon l'invention possède, entre le bras respectif et le corps principal, une saillie en forme de crochet.
- [0017] Au moyen de la saillie en forme de crochet, une selle de la moto, donc par exemple un siège peut être amené en appui contre la saillie en forme de crochet. Cette configuration permet de faire en sorte que, lors d'une accélération de la moto avec un conducteur ou utilisateur de la moto assis sur le siège ou sur la selle, la force de réaction résultant de l'accélération de la moto, laquelle tendrait à déplacer ou à faire glisser la selle ou le siège dans une direction opposée à la direction de l'accélération, s'appuie sur la saillie en forme de crochet respective du garde-boue de moto, de façon que la saillie en forme de crochet agisse donc respectivement comme face de butée pour la force de réaction résultant du déplacement accéléré de la moto.
- [0018] Cela permet de réduire le risque d'un détachement du siège à partir de la structure de la moto. Dans le cas d'une moto équipée du garde-boue de moto connu, afin de réduire le risque que le siège se détache de la moto lors d'une accélération longitudinale élevée de la moto, il est nécessaire de prévoir sur le siège des liaisons vissées avec lesquelles le siège doit être vissé sur la structure de la moto, donc par exemple sur le cadre. La configuration selon l'invention du garde-boue de moto permet d'obtenir une intégration fonctionnelle, à savoir qu'un composant séparé nécessaire pour réduire le

risque du détachement automatique du siège à partir de la structure de la moto est intégré dans le garde-boue de moto selon l'invention, de sorte que le nombre des composants de la moto peut être réduit et cela permet en outre de réduire les étapes de travail pour la fixation du siège sur la structure de la moto, ce qui permet de réduire l'effort de montage pour le siège et donc également le temps d'équipement lors de la fabrication de la moto.

- [0019] La configuration du garde-boue de moto avec les corps plats latéraux prévus des deux côtés de l'axe longitudinal du corps principal, lesquels s'étendent, selon l'invention, à partir de la première portion d'extrémité jusque dans la région de la seconde portion d'extrémité, permet également que les pierres projetées, la terre projetée, ou similaires, par la roue arrière de la moto équipée du garde-boue de moto selon l'invention, qui sont propulsés au-dessous du garde-boue de moto, soient interceptées ou captées par les corps plats latéraux et ne soient donc plus projetées dans la direction vers l'extérieur, donc dans une région dans laquelle se trouvent par exemple les jambes de l'utilisateur de la moto, par exemple lorsque l'utilisateur est debout sur les repose-pieds et lorsque l'utilisateur de la moto adopte à cette occasion une position déplacée vers l'arrière par rapport à l'axe longitudinal de la moto, comme cela est souvent le cas par exemple lors de traversées rapides en sport tout-terrain.
- [0020] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est prévu que la saillie en forme de crochet présente une portion d'extrémité réalisée d'un seul tenant avec le corps principal, la saillie présentant, dans la région d'un côté externe distant de l'axe longitudinal, une face latérale réalisée d'un seul tenant avec le bras et, dans la région d'un côté interne orienté vers l'axe longitudinal, une face latérale munie d'un évidement.
- [0021] Cette configuration permet de faire en sorte que la face latérale de la saillie en forme de crochet serve de face de centrage lors du montage du garde-boue de moto sur la structure de la moto et, en outre, la pénétration de saleté ou d'impuretés et similaires, à partir du côté dans la région au-dessous de la saillie en forme de crochet peut être évitée. Cela est avantageux du fait, entre autres, que, sur la saillie en forme de crochet, comme cela est également expliqué dans ce qui suit, un bras servant de chemin de câbles se raccorde au garde-boue de moto en direction de l'axe longitudinal du corps principal et la pénétration d'impuretés dans le chemin de câbles peut donc être évitée.
- [0022] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est également prévu que la saillie présente, sur une face frontale distante du corps principal, une portion de face frontale en forme de coin. Cette configuration permet de faire en sorte que le siège déjà mentionné précédemment, lequel s'appuie, avec une portion réalisée avec une complémentarité de forme et de surface, contre la portion de face frontale en forme de coin, soit poussé en direction vers le bas sur la portion de face frontale, lors d'un faible dé-

placement quelconque dans la direction longitudinale de la moto, ce qui permet en outre de faire en sorte que le siège ne puisse pas se déplacer vers le haut dans la direction axiale verticale de la moto et donc ne puisse pas se détacher de la moto par le haut.

- [0023] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est également prévu que chaque corps plat latéral s'étende à partir de la première portion d'extrémité jusque dans la région de la portion d'extrémité de la saillie, ce qui permet d'obtenir l'effet, déjà mentionné précédemment, contre la sortie de pierres ou de terre ou similaires de dessous le garde-boue de moto en direction vers l'extérieur et en outre également, grâce au contour extérieur continu ainsi obtenu des corps plats latéraux, respectivement de la face latérale extérieure des corps plats latéraux respectifs, lors d'une sollicitation en flexion quelconque du garde-boue de moto en direction vers le haut, une ligne de flexion continue est obtenue et des sauts ou discontinuités de la ligne de flexion peuvent être évités et une rigidité élevée du garde-boue de moto selon l'invention peut ainsi être obtenue.
- [0024] En outre, ce prolongement des corps plats latéraux par rapport aux corps plats latéraux du garde-boue de moto connu permet également d'augmenter la rigidité à la torsion du garde-boue de moto selon l'invention.
- [0025] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est également prévu qu'entre le corps plat latéral respectif et une paroi interne du corps principal, soit prévue au moins une paroi d'appui, laquelle s'appuie entre le corps plat latéral et la paroi interne sur les deux régions. Cela permet ainsi d'obtenir une augmentation de la rigidité du corps plat latéral et donc une augmentation de la rigidité du garde-boue de moto selon l'invention dans son ensemble.
- [0026] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est également prévu qu'entre le corps plat latéral respectif et une paroi interne respectivement une paroi latérale inférieure du corps principal, soit prévu au moins un logement de vis s'étendant à partir d'une paroi interne du corps plat latéral, à partir duquel s'étend respectivement au moins une nervure d'appui en direction de la paroi interne du corps principal et/ou d'une paroi du corps plat latéral. Cette configuration permet de faire en sorte que le logement de vis s'appuie contre les régions mentionnées, à savoir la paroi interne du corps principal et/ou la paroi du corps plat latéral et adopte, dans la région des nervures, une configuration d'un seul tenant avec le corps principal et/ou la paroi du corps plat latéral, avec quoi la rigidité et la solidité du corps plat latéral et donc du garde-boue de moto selon l'invention peuvent ainsi être augmentées.
- [0027] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est également prévu que le garde-boue de moto présente, sur un côté supérieur du corps principal, dans la région entre les corps plats latéraux, une portion de corps principal montant en forme de coin

sensiblement de la région de la première portion d'extrémité en direction de la seconde portion d'extrémité, la portion de corps principal possédant des faces latérales descendant suivant avec un angle en direction des corps plats latéraux.

- [0028] La portion de corps principal réalisé montant en forme de coin s'étend à cette occasion sensiblement de la première portion d'extrémité du corps principal en direction de l'axe longitudinal du corps principal en direction des bras, à savoir jusque dans une région d'environ deux tiers de la longueur du corps principal, avec quoi une augmentation importante de la rigidité du garde-boue de moto selon l'invention par comparaison avec le garde-boue de moto connu est atteinte.
- [0029] Cela permet de faire en sorte que le garde-boue de moto selon l'invention peut résister bien mieux aux sollicitations en flexion et en torsion qui apparaissent lors du fonctionnement de la moto, qui peut être une moto tout-terrain, par comparaison avec le garde-boue de moto connu et, en outre, du fait de l'augmentation de la rigidité du garde-boue de moto selon l'invention, le risque de rupture du fait des vibrations du garde-boue de moto selon l'invention est également réduit par comparaison avec le garde-boue de moto connu.
- [0030] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est également prévu que la portion de corps principal présente, dans la région entre une face latérale supérieure et les faces latérales, une face de transition pourvue d'une courbure convexe et, dans la région entre les faces latérales et le corps plat latéral respectif, une face de transition concave.
- [0031] Cette configuration permet de faire en sorte que, par comparaison avec un garde-boue de moto avec une transition à bords vifs entre la face latérale supérieure et les faces latérales respectives, le risque d'un effet de contrainte d'entaille dans la région de transition soit réduit et donc que le risque de rupture du garde-boue selon l'invention dans le cas d'une sollicitation en flexion et/ou en torsion soit encore réduit par comparaison avec le garde-boue de moto connu.
- [0032] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est également prévu que, dans la région entre les bras, soit prévu un renforcement en forme de canal s'étendant dans la direction longitudinale du garde-boue de moto, sur le côté interne du corps principal.
- [0033] Dans la région, vu dans la direction axiale verticale de la moto, au-dessous du renforcement en forme de canal, un système de conduites peut être posé sous la forme par exemple d'un faisceau de câbles, avec lequel des moyens d'éclairage, prévus dans la région arrière de la moto équipée du garde-boue de moto selon l'invention, peuvent être alimentés en énergie électrique.
- [0034] Ce chemin de câbles ainsi réalisé facilite beaucoup le montage et la pose du faisceau de câbles et des ouvertures supplémentaires des deux côtés du chemin de câbles,

lesquelles traversent le corps principal et/ou le bras, permettent de fixer le faisceau de câbles simplement à l'aide d'une attache de câble, ce qui permet de faire en sorte que le faisceau de câbles ne se déplace pas hors de la région du chemin de câbles lors du fonctionnement de la moto équipée du garde-boue de moto selon l'invention et, par exemple, soit coincé par ou entre d'autres éléments ou composants de la moto.

[0035] Cette configuration de l'alignement du chemin de câbles dans la direction de déformation principale de l'outil, dans le cas d'un garde-boue de moto constitué par exemple d'une matière plastique, permet également de faire en sorte que, dans le cas, par exemple, d'un outil conçu comme un outil réalisé par injection, des glissières ne soient pas nécessaires, ce qui permet de réduire considérablement les coûts de l'outil pour la fabrication du garde-boue de moto selon l'invention.

[0036] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est également prévu que les corps plats latéraux forment chacun, sur le côté interne, un espace de réception pour la réception de bras longitudinaux d'un support de plaque d'immatriculation.

[0037] Le support de plaque d'immatriculation, dans le cas d'une moto conçue comme une moto homologuée pour la circulation sur route avec le garde-boue de moto selon l'invention, peut donc facilement être introduit et monté, et donc fixé de manière amovible, par ses bras longitudinaux dans le logement respectif sur le côté interne du corps plat latéral. Le support de plaque d'immatriculation peut donc être démonté et monté à tout moment sans aucun problème, ce qui est un avantage pour les compétitions tout-terrain avec la moto équipée du garde-boue de moto selon l'invention.

[0038] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est également prévu que, dans la région entre les bras longitudinaux ou les supports longitudinaux du support de plaque d'immatriculation et le côté interne d'un ou du corps plat latéral respectif, soit formé un espace de réception pour des câbles électriques en particulier. Les câbles électriques peuvent par exemple être constitués du faisceau de câbles déjà mentionné précédemment pour l'alimentation électrique d'un feu arrière de la moto équipée du garde-boue de moto selon l'invention.

[0039] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est également prévu que le logement de vis, déjà mentionné précédemment, présente, des deux côtés d'une ouverture de réception, une nervure respective s'étendant dans la direction longitudinale du garde-boue de moto. Cette nervure longitudinale permet d'une part le logement d'une région de forme complémentaire du bras longitudinal du support de plaque d'immatriculation et permet de faire en sorte que, grâce au logement par complémentarité de forme de la nervure longitudinale dans le logement respectivement la région du bras longitudinal, la rigidité à la torsion du garde-boue de moto selon l'invention soit encore augmentée.

[0040] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est également prévu que le

corps principal présente, sur le côté interne, dans la région entre la première portion d'extrémité et les saillies respectives en forme de crochet, une face d'appui s'étendant sensiblement transversalement à la direction longitudinale du corps principal. Cette face d'appui permet de faire en sorte que le garde-boue de moto puisse être disposé, grâce à la face d'appui, contre une paroi arrière du caisson de filtre à air de la moto équipée du garde-boue de moto selon l'invention et permet donc d'obtenir un appui à complémentarité de forme et de surface du garde-boue de moto contre le caisson de filtre à air et donc, en même temps, les orientation et appui exacts du garde-boue de moto contre la paroi arrière du caisson de filtre à air permettent d'obtenir une étanchéification de cette région. Cette étanchéification est donc importante, car la région étanche ainsi créée se trouve sur le côté inférieur, vu dans la direction axiale verticale de la moto, du garde-boue de moto, donc exactement dans la région sur laquelle l'eau, les pierres, la terre ou autres composants de la chaussée ou de la route sont propulsés par la roue arrière de la moto, et cela permet donc d'empêcher que ces objets propulsés entrent en contact avec d'autres sous-ensembles ou composants de la moto, donc par exemple des composants électroniques, des composants de l'alimentation en carburant, des composants mécaniques, des corps de papillons et similaires. Cette configuration permet en outre de se passer d'un garde-boue interne qui est souvent utilisé pour protéger les composants ou éléments de la moto contre les objets propulsés.

[0041] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est également prévu que le corps principal présente, sur le côté interne, une portion incurvée dans la direction transversale, laquelle est disposée plus près de la seconde portion d'extrémité que de la première portion d'extrémité. Cette portion incurvée dans la direction transversale correspond, en ce qui concerne sa courbure et sa configuration, à une enveloppe de roues arrière lesquelles sont utilisées sur la moto équipée du garde-boue de moto selon l'invention. La portion incurvée dans la direction transversale est à cette occasion configurée en particulier de façon que la roue arrière de la moto, lors de l'écrasement élastique de la roue arrière, arrive à proximité de la portion incurvée ou entre en contact avec elle, afin de racler des particules ou objets déposés sur la portion incurvée, par exemple la terre ou la boue. Cela permet de ne pas augmenter inutilement la masse totale de la moto.

[0042] Enfin l'invention concerne également une moto avec une roue avant et une roue arrière et un moteur d'entraînement ainsi qu'une selle de conducteur, la moto présentant un garde-boue de moto tel que décrit précédemment en détail et avec précision.

[0043] Dans ce qui suit, l'invention est expliquée plus en détail avec référence au dessin. Celui-ci montre :

[0044] [Fig.1] : une représentation en perspective d'un garde-boue de moto connu de la de-

manderesse ;

- [0045] [Fig.2] : une représentation en perspective semblable à celle de la [Fig.1], laquelle montre un mode de réalisation d'un garde-boue de moto selon la présente invention ;
- [0046] [Fig.2A] : une vue d'un bras du garde-boue de moto selon un mode de réalisation modifié du garde-boue de moto selon la présente invention ;
- [0047] [Fig.3] : une vue en coupe selon la coupe III-III de la [Fig.2] du dessin ;
- [0048] [Fig.4] : une représentation en perspective du garde-boue de moto permettant d'expliquer la configuration en forme de C du corps plat latéral ;
- [0049] [Fig.5] : une vue en perspective de dessus du garde-boue de moto conforme au mode de réalisation de la [Fig.2] selon la présente invention ;
- [0050] [Fig.6] : une vue de dessous d'une portion avant du garde-boue de moto selon la présente invention ;
- [0051] [Fig.7] : une vue en perspective du côté inférieur ou côté interne du garde-boue de moto selon la présente invention ;
- [0052] [Fig.8] : une vue d'une portion du garde-boue de moto selon la présente invention, laquelle montre un logement de vis d'un corps plat latéral conjointement avec une section d'un support de plaque d'immatriculation visible de manière plus détaillée sur la [Fig.9] du dessin ;
- [0053] [Fig.9] : une vue en perspective du support de plaque d'immatriculation qui vient d'être mentionné ;
- [0054] [Fig.10] : une représentation en coupe libre du support de plaque d'immatriculation disposé sur le garde-boue de moto selon l'invention ;
- [0055] [Fig.11] : une vue en coupe transversalement à la direction longitudinale du garde-boue de moto avec un support de plaque d'immatriculation disposé dessus ;
- [0056] [Fig.12] : une vue de dessous du garde-boue de moto afin d'expliquer l'enveloppe de roue ;
- [0057] [Fig.13] : une représentation d'un détail selon la coupe XIII de la [Fig.12] ; et
- [0058] [Fig.14] : une vue latérale d'une moto équipée du garde-boue de moto selon l'invention.
- [0059] La [Fig.1] du dessin montre une représentation en perspective d'un garde-boue de moto connu de la demanderesse. Le garde-boue de moto connu est un garde-boue arrière pour une moto tout-terrain.
- [0060] Le garde-boue de moto connu 1 présente un corps principal allongé 2 qui possède une configuration s'élargissant, à partir d'une première portion d'extrémité 4, le long d'un axe longitudinal 3 du corps principal 2 s'étendant dans une direction longitudinale L du garde-boue de moto 1.
- [0061] Des deux côtés de l'axe longitudinal 3, sont prévus des corps plats latéraux 5, lesquels s'étendent, vu dans la direction longitudinale L du garde-boue de moto 1, de la

première portion d'extrémité 4 en direction d'une seconde portion d'extrémité 7, mais qui sont conçus sensiblement plus courts dans la direction longitudinale L du garde-boue de moto 1 que les corps plats latéraux 5 du mode de réalisation, décrit plus en détail dans ce qui suit, du garde-boue de moto 1 selon l'invention.

- [0062] Le garde-boue de moto connu 1 présente, dans la région de la seconde portion d'extrémité 7, des moyens de montage pour la fixation amovible du garde-boue de moto à un organe de réception d'une moto, qui peut par exemple être un composant de cadre de la moto, les moyens de montage 6 du garde-boue de moto connu 1 étant conçus de façon qu'ils soient traversés par des vis à monter latéralement, par conséquent transversalement à la direction longitudinale L du garde-boue de moto 1, lesquelles ne sont accessibles que lorsque des composants de carénage latéral de la moto ont été préalablement démontés.
- [0063] La [Fig.2] du dessin montre une représentation en perspective semblable à celle de la [Fig.1], à savoir d'un mode de réalisation d'un garde-boue de moto 1 selon la présente invention.
- [0064] Le garde-boue de moto 1 selon l'invention présente un corps principal allongé 2 qui, comme on le voit sur la représentation de la [Fig.5] du dessin, présente, en vue de dessus, une configuration s'élargissant à partir de la première portion d'extrémité 4 du corps principal 2 le long de l'axe longitudinal 3 du corps principal 2, par conséquent qui est plus large à partir de la première portion d'extrémité 4 en direction de la seconde portion d'extrémité 7.
- [0065] Des deux côtés de l'axe longitudinal 3, le garde-boue de moto 1 possède des corps plats latéraux 5, lesquels, comme on le voit sur la [Fig.3] du dessin, présentent chacun une configuration en forme de C, si bien que le garde-boue de moto 1, selon la représentation en coupe III-III, qui est visible sur la [Fig.3] du dessin, présente dans l'ensemble une configuration semblable à une lettre C couchée.
- [0066] Une portion supérieure 8, dans la direction axiale verticale H (voir [Fig.3]) de chaque corps plat latéral 5 se raccorde au corps principal 2 et le garde-boue de moto 1 possède, sur la seconde portion d'extrémité 7, laquelle est opposée à la première portion d'extrémité 4, des moyens de montage 6 à l'aide desquels le garde-boue de moto selon l'invention peut être fixé de manière amovible à un organe de réception 9, qui peut être un bras de cadre arrière 10 de la moto 11 visible de manière plus détaillée sur la [Fig.14] du dessin.
- [0067] Comme on le voit aisément sur la [Fig.2] du dessin, le garde-boue de moto 1 présente, sur la seconde portion d'extrémité 7, deux bras 12, 13 s'étendant dans la direction longitudinale L du garde-boue de moto 1.
- [0068] Le bras 12 présente, dans une région 14 opposée à la seconde portion d'extrémité, une première portion de montage 15 s'étendant à partir du bras 12, qui est conçue

comme un dôme de montage 16. Le dôme de montage 16 présente à cette occasion, comme on le voit plus particulièrement sur la [Fig.6] du dessin, une configuration en forme de pot avec un fond 17 et une paroi latérale 18 reliant le fond 17 avec le bras 12. Le fond 17 a une face de réception interne 19, laquelle est visible sur la [Fig.2] du dessin, et peut recevoir un moyen de fixation 20, lequel est conçu, par exemple comme une vis et est visible sur la [Fig.5] du dessin.

- [0069] De manière analogue, le bras 13 présente également un dôme de montage 16 avec un fond 17 et une paroi latérale 18 s'étendant à partir du fond 17, laquelle relie le fond 17 avec le bras 13. Le fond 17 présente une face de réception 19, laquelle est visible par exemple sur la [Fig.2] du dessin, et peut recevoir un moyen de fixation sous la forme par exemple d'une vis 20, ce qui est visible par exemple sur la [Fig.5] du dessin.
- [0070] Dans le mode de réalisation représenté sur la [Fig.2] du garde-boue de moto 1 selon l'invention, le fond 17 de chaque dôme de montage 16 s'étend à partir du bras respectif 12, 13, vu dans la direction axiale verticale H, en ligne droite à partir du bras respectif 12, 13, vu dans la direction longitudinale L du garde-boue de moto 1, vu à partir de la seconde portion d'extrémité 7, vers l'avant. Dans un mode de réalisation modifié du garde-boue de moto 1 selon l'invention, dont le bras 12 est représenté sur la [Fig.2A], ce mode de réalisation modifié du garde-boue de moto 1 présentant un bras 13, non représenté de manière détaillée, réalisé en symétrie miroir par rapport au bras 12 selon la [Fig.2A], le fond 17 peut cependant s'étendre également, dans le plan du dessin de la [Fig.2] en direction vers le bas, à partir du bras 12, 13, si bien que le dôme de montage 16 adopte une configuration en forme de pot avec une paroi latérale 18 également sensiblement plus haute, si bien que le fond 17 forme le fond du pot du dôme de montage 16 en forme de pot et la paroi latérale respective 18 forme la face périphérique externe du fond de pot et la face de réception 19 est décalée vers le bas dans la direction axiale verticale H dans le plan du dessin de la [Fig.2] par rapport au bras 12, 13.
- [0071] La [Fig.2] du dessin montre également qu'entre le bras respectif 12, 13 et le corps principal 2, vu dans la direction longitudinale du garde-boue de moto 1, est prévue respectivement une saillie en forme de crochet 21, 22.
- [0072] Les deux saillies en forme de crochet 21, 22 sont également visibles sur la [Fig.5] du dessin ainsi que sur la représentation de la [Fig.6], laquelle montre le côté inférieur ou côté interne 23 du garde-boue de moto 1.
- [0073] La [Fig.6] du dessin montre également que la saillie en forme de crochet 21 présente une portion d'extrémité 24 réalisée d'un seul tenant avec le corps principal 2 et présente, dans la région d'un côté externe 25 distant de l'axe longitudinal 6, une face latérale 26, réalisée d'un seul tenant avec le bras 12. La même configuration est également valable pour le bras gauche 22, dans le plan du dessin de la [Fig.6], qui présente, sur son côté interne 27 orienté vers l'axe longitudinal 3, une face latérale 29

munie d'un évidement 28.

- [0074] La [Fig.6] du dessin montre également que chaque saillie 21, 22 présente, sur une face frontale 30 distante du corps principal 2, une portion de face frontale en forme de coin 31, cela s'appliquant pareillement aux deux saillies 21, 22.
- [0075] La [Fig.5] du dessin montre que les deux saillies en forme de crochet 21, 22 font saillie vers le haut, vu du corps principal 2, de façon que le siège 32 de la moto 11 s'appuie contre les deux saillies en forme de crochet 21, 22, comme on le voit sur la [Fig.14] du dessin.
- [0076] Cette configuration permet de faire en sorte que, dans le cas d'une accélération élevée de la moto 11 dans la direction vers l'avant V, la force de réaction résultante, laquelle apparaît du fait qu'un utilisateur, non représenté de manière détaillée, qui est assis sur le siège 32, exerce, du fait du poids de son corps, une force orientée à l'opposé de la direction vers l'avant V, sur le siège 32, et que cette force peut s'appuyer sur les deux saillies en forme de crochet 21, 22, de façon qu'il n'y ait pas de risque que le siège 32 soit détaché de la structure de la moto. La portion de face frontale en forme de coin 31 sur chacune des deux saillies 21, 22 permet en outre de faire sorte que le siège ou la selle 32 subit une composante de force dans la direction vers le bas, vu dans la direction axiale verticale H de la moto 11, et que le siège 32 est donc comprimé contre la structure de la moto au-dessous du siège 32.
- [0077] Les représentations des [Fig.2] et 5 permettent en outre de voir que chaque corps plat latéral 5 s'étend en partant de la première portion d'extrémité 4 jusque dans la région de la portion d'extrémité respective 33 de la saillie 21, 22. Cette configuration, laquelle est également visible sur la [Fig.5] du dessin, permet de faire en sorte que, lors d'une sollicitation de force en compression du garde-boue de moto 1, à partir du bas, la configuration continue du corps plat latéral respectif 5 à partir de la portion d'extrémité 4 le long de la direction longitudinale L du garde-boue de moto 1 permet d'éviter que, lors d'une sollicitation de force générant une ligne de flexion du garde-boue de moto, des sauts ou des points d'instabilité apparaissent dans la ligne de flexion. Ces sauts ou points d'instabilité de la ligne de flexion augmenteraient le risque de rupture ou le risque de fissure du garde-boue de moto 1, ce qui est justement évité selon la présente invention.
- [0078] Une telle sollicitation de force du garde-boue de moto 1 par le bas dans la direction axiale verticale H de la moto peut apparaître du fait qu'un utilisateur de la moto 11 saisit et soulève à la main la moto 11 dans la région arrière 34, donc exerce une composante de force dans la direction vers le haut, par exemple pour faire tourner la moto 11 dans la région arrière ou la soulever ou la relever après une chute.
- [0079] La [Fig.11] du dessin montre une vue en coupe transversalement à la direction longitudinale du garde-boue de moto 1 avec un support de plaque d'immatriculation 35

disposé dessus.

- [0080] Cette représentation permet de voir facilement que la région arrière 34 est configurée, des deux côtés du centre M du garde-boue de moto 1, comme une face de préhension 36 grâce à la configuration selon l'invention du garde-boue de moto 1 et/ou au support de plaque d'immatriculation 35, ce qui permet d'éviter de prévoir, sur la structure de la moto, une poignée séparée des deux côtés de la direction longitudinale de la moto dans la région arrière.
- [0081] La [Fig.7] montre qu'entre le corps plat latéral 5 et une paroi interne 37 du corps principal 2, est prévue une paroi d'appui 38, laquelle s'appuie, d'une part, contre le corps plat latéral 5 et, d'autre part, contre la paroi interne 37 du corps principal 2. Cette paroi d'appui permet d'augmenter la résistance et la rigidité du corps plat latéral 5 et d'autre part la rigidité en torsion du garde-boue de moto 1 selon l'invention est augmentée du fait de la liaison physiquement d'un seul tenant de la paroi d'appui 38 contre le corps plat latéral 5 et la paroi interne 37 du corps principal 2. Lorsque l'utilisateur, comme cela a déjà été expliqué précédemment, soulève la moto dans la région arrière 34, cela génère une charge de torsion du garde-boue de moto 1 et la configuration décrite précédemment avec la paroi d'appui 38 permet d'absorber la force de torsion sur le garde-boue de moto 1 et de l'engager dans la structure de la moto 14, donc par exemple le bras de cadre arrière.
- [0082] La [Fig.8] du dessin montre qu'entre une paroi latérale 39 du corps plat latéral 5 et la paroi interne 37 du corps principal 2, est prévu un logement de vis 40 s'étendant à partir de la paroi interne 37, à partir duquel s'étend une nervure d'appui 41 en direction de la paroi interne 37 du corps principal 2 et une nervure d'appui respectivement 42 et 43 s'étend jusqu'à la paroi latérale 39 du corps plat latéral 5.
- [0083] Comme on le voit en outre sur la représentation de la [Fig.8], le support de plaque d'immatriculation 35, représenté dans la représentation en coupe de la [Fig.8], présente un emplacement libre 44 dans lequel la nervure d'appui 42 peut être reçue, ce qui permet d'augmenter encore la rigidité en torsion du garde-boue de moto 1 selon l'invention.
- [0084] Comme on le voit aisément sur la [Fig.2] et la [Fig.4] ainsi que sur la [Fig.5] du dessin, le garde-boue de moto 1 présente, sur le côté supérieur 45 du corps principal 2, dans la région entre les corps plats latéraux 5, une portion de corps principal 46, montant en forme de coin sensiblement de la région de la première portion d'extrémité 4 en direction de la seconde portion d'extrémité 7, qui présente des faces latérales 47 descendant suivant un angle en direction des corps plats latéraux 5, comme on le voit sur la [Fig.3] du dessin. La [Fig.3] du dessin montre en outre que la portion de corps principal 46 présente, dans la région entre une face latérale supérieure 48 et les faces latérales 49 (voir également la [Fig.5]), une face de transition 50 munie d'une courbure

convexe et, dans la région entre les faces latérales 49 et le corps plat latéral respectif, une face de transition concave 51.

- [0085] La [Fig.6] du dessin, laquelle est une vue de dessous d'une partie avant du garde-boue de moto 1, montre qu'entre les bras 12, 13, est prévu un renforcement en forme de canal 52 s'étendant dans la direction longitudinale du garde-boue de moto 1, sur le côté interne 23 du corps principal 2. Ce renforcement en forme de canal 52, lequel apparaît sur le côté supérieur du corps principal 2 comme un bossage, permet de former un chemin de câble pour le logement de câbles électriques 53 qui sont représentés sur la [Fig.10] du dessin.
- [0086] Comme on le voit en outre sur la [Fig.9], en liaison avec la [Fig.11], les bras longitudinaux 54 du support de plaque d'immatriculation 35 peuvent être reçus dans un espace de réception respectif 55 du corps latéral 5 correspondant et l'espace 56 ainsi formé, entre le bras longitudinal 54 du support de plaque d'immatriculation 35 et le corps plat latéral 5, permet en même temps de guider le câble électrique 53 en direction de la région arrière 58 de la moto 11 avec le feu arrière 57 qui y est disposé.
- [0087] La [Fig.13] du dessin montre en outre que le corps principal 2 présente, sur le côté interne 23, dans la région entre la première portion d'extrémité 4 et les saillies en forme de crochet respectives 21, 22, une face d'appui 59 s'étendant sensiblement transversalement à la direction longitudinale du corps principal 2, laquelle permet une disposition sur une paroi arrière 60 d'un caisson de filtre à air 61. Cela permet d'obtenir une configuration à complémentarité de forme et étanche entre le côté inférieur ou côté interne 23 du garde-boue de moto 1 et la paroi arrière 60 du caisson de filtre à air 61, d'une part qui empêche la pénétration des saletés et similaires dans cette région étanche et, d'autre part, du fait de la configuration à complémentarité de forme, qui augmente nettement la stabilité de la partie arrière de la moto 11 ainsi que la rigidité en torsion de la partie arrière de la moto 11.
- [0088] Enfin, la [Fig.12] du dessin montre le côté inférieur 23 du garde-boue de moto 1 selon l'invention avec une portion 62 incurvée dans la direction transversale Q, qui est disposée adjacente à la seconde portion d'extrémité 7 du garde-boue de moto 1 et qui est adaptée à différentes enveloppes de roue de la roue arrière 63 de la moto 11 selon la [Fig.14]. Cette configuration permet en particulier d'obtenir l'effet avantageux qui est que, lors d'un écrasement élastique de la roue arrière 63, les saletés et les impuretés peuvent être raclées du côté interne ou côté inférieur du garde-boue de moto 1 et l'élimination des saletés adhérant au garde-boue de moto 1 permet ainsi d'éviter de traîner une masse inutile sur la moto 11.
- [0089] Enfin, la [Fig.14] montre une vue latérale d'une moto équipée d'un garde-boue de moto 1 selon l'invention, laquelle présente une roue arrière 63 et une roue avant 64 ainsi qu'un moteur d'entraînement 65 et la selle du conducteur ou la selle ou le siège

32 déjà mentionné et possède, sur la région arrière 34, le garde-boue de moto 1 selon l'invention. La vue de détail de la [Fig.14] montre que le côté inférieur du siège 32 est immobilisé et maintenu par les saillies 21, 22, comme cela a déjà été expliqué précédemment de manière détaillée.

[0090] Le garde-boue selon l'invention se caractérise par le fait qu'il peut être monté facilement par le haut sur la structure de la moto grâce aux bras avec les moyens de montage qui y sont intégrés et en outre par le fait que la protection de l'utilisateur de la moto contre les projections est améliorée.

- [0091] Liste des chiffres de référence
- [0092] 1. Garde-boue de moto
- [0093] 2. Corps principal
- [0094] 3. Axe longitudinal
- [0095] 4. Première portion d'extrémité
- [0096] 5. Corps plat latéral
- [0097] 6. Moyen de montage
- [0098] 7. Seconde portion d'extrémité
- [0099] 8. Portion supérieure
- [0100] 9. Organe de réception
- [0101] 10. Bras de cadre arrière
- [0102] 11. Moto
- [0103] 12. Bras
- [0104] 13. Bras
- [0105] 14. Région
- [0106] 15. Première portion de montage
- [0107] 16. Dôme de montage
- [0108] 17. Fond
- [0109] 18. Paroi latérale
- [0110] 19. Face de réception
- [0111] 20. Moyen de fixation
- [0112] 21. Saillie
- [0113] 22. Saillie
- [0114] 23. Côté inférieur, côté interne
- [0115] 24. Portion d'extrémité
- [0116] 25. Côté externe
- [0117] 26. Face latérale
- [0118] 27. Côté interne
- [0119] 28. Évidement
- [0120] 29. Face latérale

[0121]	30. Face frontale
[0122]	31. Portion de face frontale
[0123]	32. Siège, selle, selle de conducteur
[0124]	33. Portion d'extrémité
[0125]	34. Région arrière
[0126]	35. Support de plaque d'immatriculation
[0127]	36. Face de préhension
[0128]	37. Paroi interne
[0129]	38. Paroi d'appui
[0130]	39. Paroi latérale
[0131]	40. Logement de vis
[0132]	41. Nervure d'appui
[0133]	42. Nervure d'appui
[0134]	43. Nervure d'appui
[0135]	44. Emplacement libre
[0136]	45. Côté supérieur
[0137]	46. Portion de corps principal
[0138]	47. Face latérale
[0139]	48. Face latérale supérieure
[0140]	49. Face latérale
[0141]	50. Face de transition
[0142]	51. Face de transition
[0143]	52. Renforcement
[0144]	53. Câbles électriques
[0145]	54. Bras longitudinal
[0146]	55. Espace de réception
[0147]	56. Espace
[0148]	57. Feu arrière
[0149]	58. Région arrière
[0150]	59. Face d'appui
[0151]	60. Paroi arrière
[0152]	61. Caisson de filtre à air
[0153]	62. Portion
[0154]	63. Roue arrière
[0155]	64. Roue avant
[0156]	65. Moteur d'entraînement

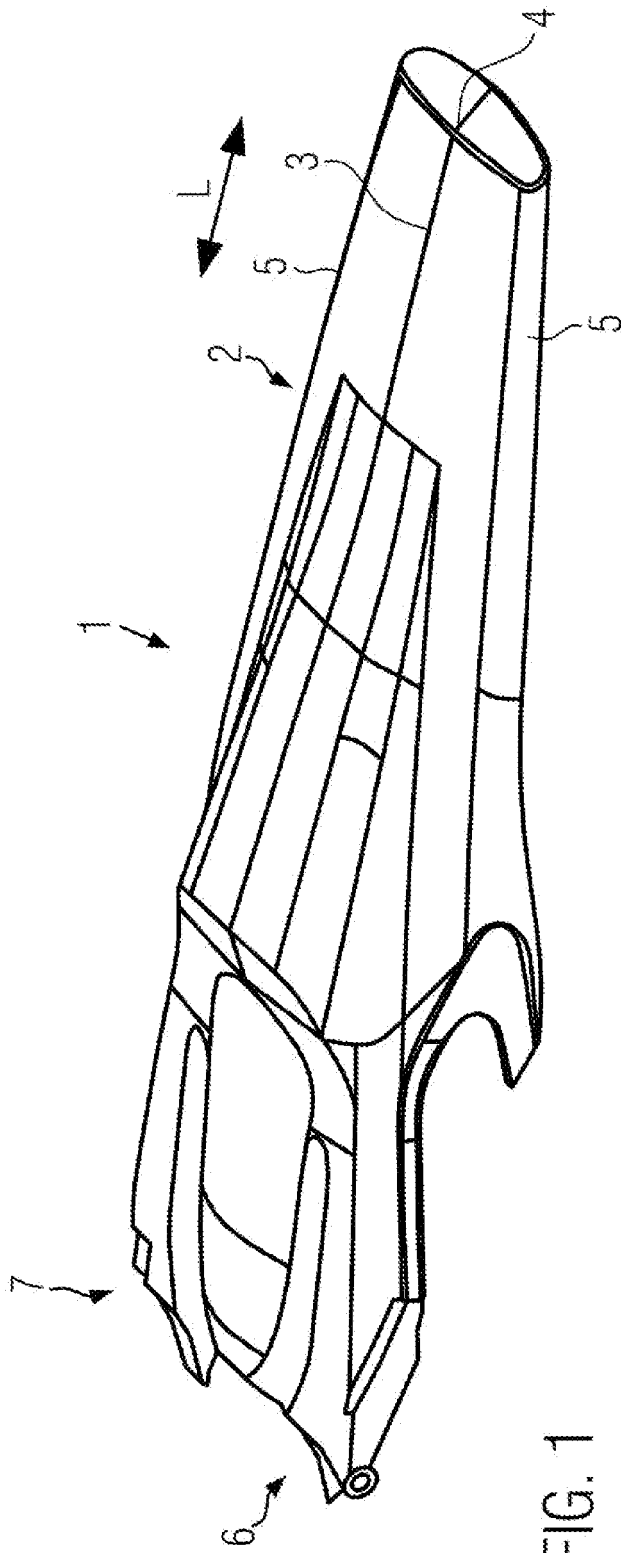
Revendications

- [Revendication 1] Garde-boue de moto (1) ayant un corps principal allongé (2), qui présente, dans une vue de dessus, une configuration s'élargissant, à partir d'une première portion d'extrémité (4) du corps principal (2), le long d'un axe longitudinal (3) du corps principal (2) s'étendant dans une direction longitudinale du garde-boue de moto (1), avec des corps plats latéraux (5) prévus des deux côtés de l'axe longitudinal (3), et les corps plats latéraux (5) présentant chacun, dans une vue en coupe transversale, une configuration en forme de C, une portion supérieure (8), vu dans la direction axiale verticale (H) du garde-boue de moto (1), du corps plat latéral (5) respectif se raccordant au corps principal (2), et le garde-boue de moto (1) présentant, à une seconde portion d'extrémité (7) opposée à la première portion d'extrémité (4), des moyens de montage (6) pour la fixation amovible du garde-boue de moto (1) à un organe de réception (9), caractérisé par le fait que le garde-boue de moto (1) présente, à la seconde portion d'extrémité (7), deux bras (12, 13) s'étendant dans la direction longitudinale (L) du garde-boue de moto (1) et les moyens de montage (6) comportent une première portion de montage (15), s'étendant à partir du bras (12, 13), sur le bras respectif (12, 13) dans une région (14) opposée à la seconde portion d'extrémité (7), et la première portion de montage (15) est réalisée sous la forme d'un dôme de montage (16) et le dôme de montage (16) présente, dans une vue en coupe longitudinale, une configuration en forme de pot avec un fond (17) et une paroi latérale (18) reliant le fond (17) avec le bras (12, 13) et le fond (17) est conçu avec une face de réception (19) pour la disposition d'un moyen de fixation (20) et, dans la direction longitudinale du garde-boue de moto, entre le bras respectif (12, 13) et le corps principal (2), est disposée une saillie en forme de crochet (21, 22).
- [Revendication 2] Garde-boue de moto (1) selon la revendication 1, caractérisé par le fait que la saillie en forme de crochet (21, 22) présente une portion d'extrémité (24) réalisée d'un seul tenant avec le corps principal (2), la saillie (21, 22) présentant, dans la région d'un côté externe (25) distant de l'axe longitudinal (3), une face latérale (26) réalisée d'un seul tenant avec le bras (12, 13) et dans la région d'un côté interne (27) orienté vers l'axe longitudinal (3), une face latérale (29) munie d'un évidement (28).
- [Revendication 3] Garde-boue de moto (1) selon l'une des revendications 1 ou 2, caractérisé par le fait que la saillie (21, 22) présente, sur une face frontale

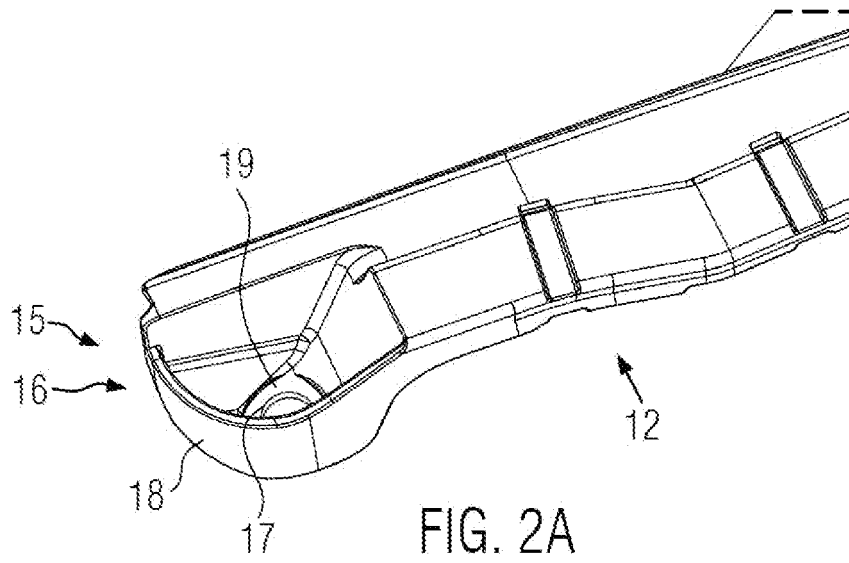
- (30) distante du corps principal (2), une portion de face frontale (31) en forme de coin.
- [Revendication 4] Garde-boue de moto (1) selon l'une des revendications 1 à 3, caractérisé par le fait que chaque corps plat latéral (5) s'étend à partir de la première portion d'extrémité (4) jusque dans la région de la portion d'extrémité (24) de la saillie (21, 22).
- [Revendication 5] Garde-boue de moto (1) selon l'une des revendications 1 à 4, caractérisé par le fait qu'entre le corps plat latéral (5) et une paroi interne (37) du corps principal (2), est prévue au moins une paroi d'appui (38), laquelle s'appuie entre le corps plat latéral (5) et la paroi interne (37).
- [Revendication 6] Garde-boue de moto (1) selon l'une des revendications 1 à 5, caractérisé par le fait qu'entre le corps plat latéral respectif (5) et une paroi interne du corps principal (2), est prévu au moins un logement de vis (40) s'étendant à partir d'une paroi interne du corps plat latéral (5), à partir duquel s'étend respectivement au moins une nervure d'appui (41) en direction de la paroi interne (37) du corps principal (2) et/ou d'une paroi du corps plat latéral (5).
- [Revendication 7] Garde-boue de moto (1) selon l'une des revendications 1 à 6, caractérisé par le fait que le garde-boue de moto (1) présente, sur un côté supérieur (45) du corps principal (2), dans la région entre les corps plats latéraux (5), une portion de corps principal (46) montant en forme de coin sensiblement de la région de la première portion d'extrémité (4) en direction de la seconde portion d'extrémité (7), la portion de corps principal (46) possédant des faces latérales (47) descendant suivant un angle en direction des corps plats latéraux (5).
- [Revendication 8] Garde-boue de moto (1) selon la revendication 7, caractérisé par le fait que la portion de corps principal (46) présente, dans la région entre une face latérale supérieure (48) et les faces latérales (47), une face de transition (50) pourvue d'une courbure convexe et, dans la région entre les faces latérales (49) et le corps plat latéral respectif (5), une face de transition concave (51).
- [Revendication 9] Garde-boue de moto (1) selon l'une des revendications 1 à 8, caractérisé par le fait que, dans la région entre les bras (12, 13), est prévu un renfoncement (52) en forme de canal s'étendant dans la direction longitudinale du garde-boue de moto (1), sur le côté interne (23) du corps principal (2).
- [Revendication 10] Garde-boue de moto (1) selon l'une des revendications 1 à 9, caractérisé par le fait que les corps plats latéraux (5) forment chacun, sur le côté

- interne, un espace de réception (55) pour la réception de bras longitudinaux (54) d'un support de plaque d'immatriculation (35).
- [Revendication 11] Garde-boue de moto (1) selon la revendication 10, caractérisé par le fait que, dans la région entre les bras longitudinaux (54) et le côté interne d'un ou du corps plat latéral respectif, est formé un espace de réception pour en particulier des câbles électriques (53).
- [Revendication 12] Garde-boue de moto (1) selon l'une des revendications 10, 11 et la revendication 6, caractérisé par le fait que le logement de vis (40) présente, des deux côtés d'une ouverture de réception, une nervure respective (42, 43), s'étendant dans la direction longitudinale du garde-boue de moto (1).
- [Revendication 13] Garde-boue de moto (1) selon l'une des revendications 1 à 12, caractérisé par le fait que le corps principal (2) présente, sur le côté interne (23), dans la région entre la première portion d'extrémité (4) et les saillies respectives en forme de crochet (21, 22), une face d'appui (59) s'étendant sensiblement transversalement à la direction longitudinale du corps principal (2).
- [Revendication 14] Garde-boue de moto (1) selon l'une des revendications 1 à 13, caractérisé par le fait que le corps principal (2) présente, sur le côté interne (23), une portion (62) incurvée dans la direction transversale, laquelle est disposée plus près de la seconde portion d'extrémité (7) que de la première portion d'extrémité (4).
- [Revendication 15] Moto (11) avec une roue avant (64) et une roue arrière (26) et un moteur d'entraînement (65) ainsi qu'une selle de conducteur (46), caractérisée par un garde-boue de moto (1) selon l'une des revendications 1 à 14.

[Fig. 1]



[Fig. 2A]



[Fig. 3]

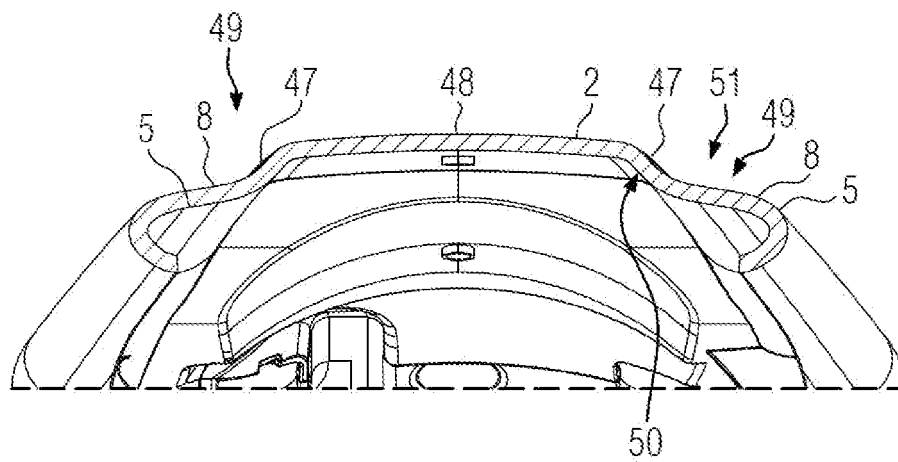


FIG. 3

[Fig. 4]

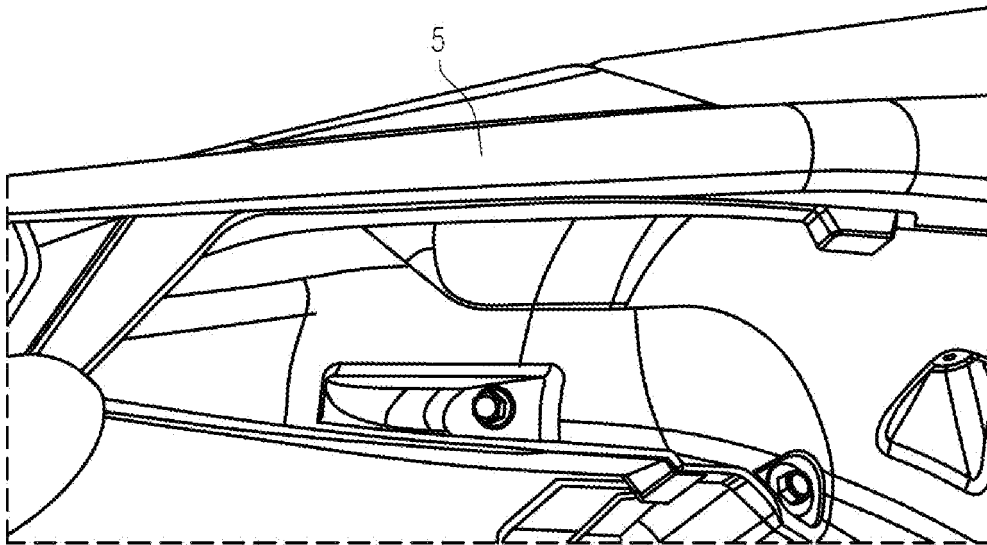


FIG. 4

[Fig. 5]

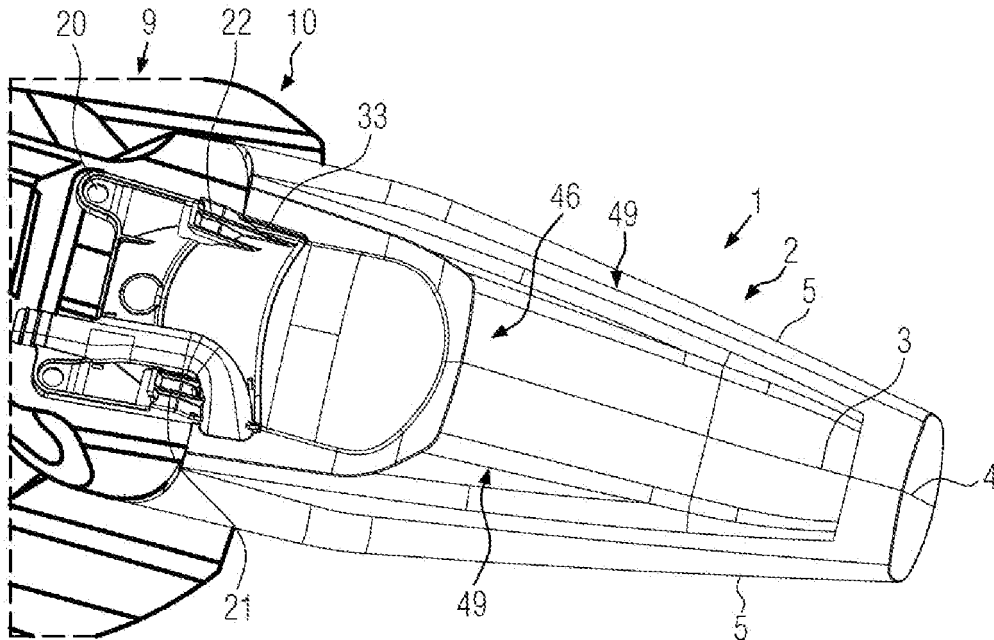


FIG. 5

[Fig. 6]

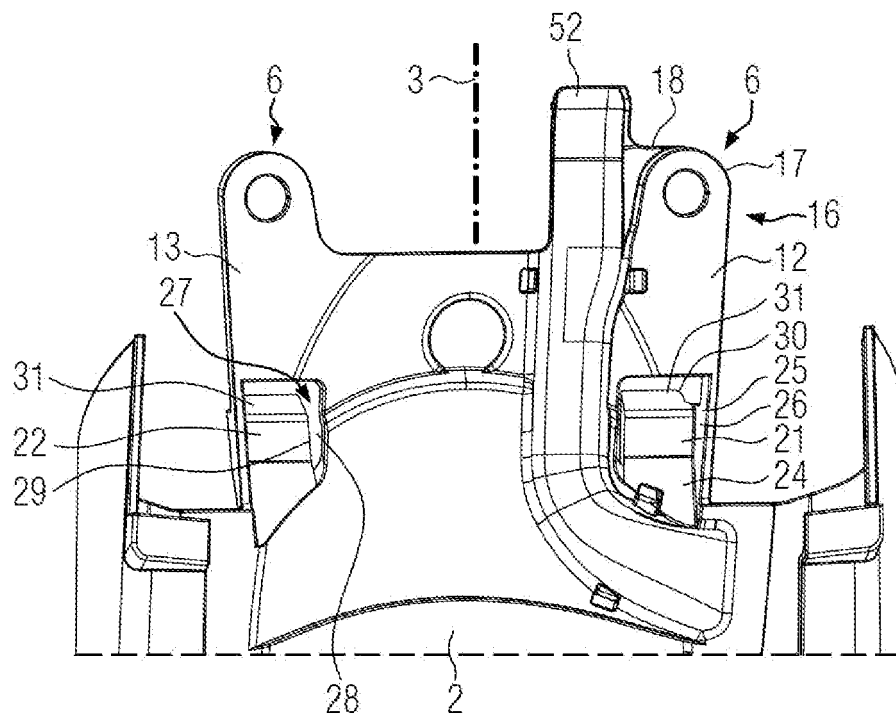


FIG. 6

[Fig. 7]

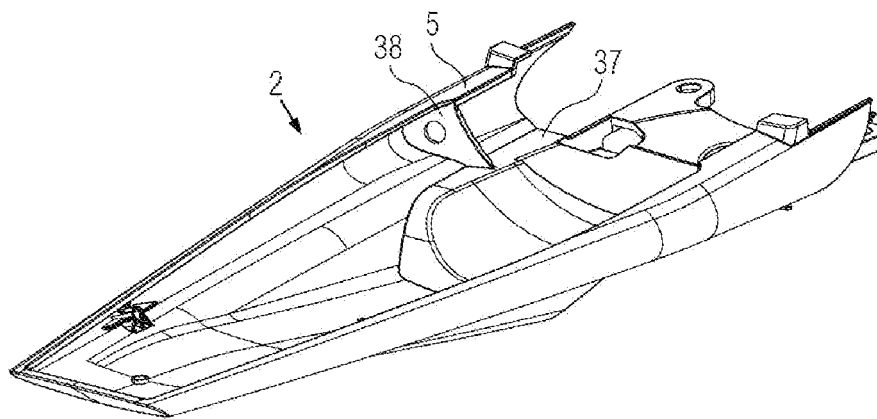


FIG. 7

[Fig. 8]

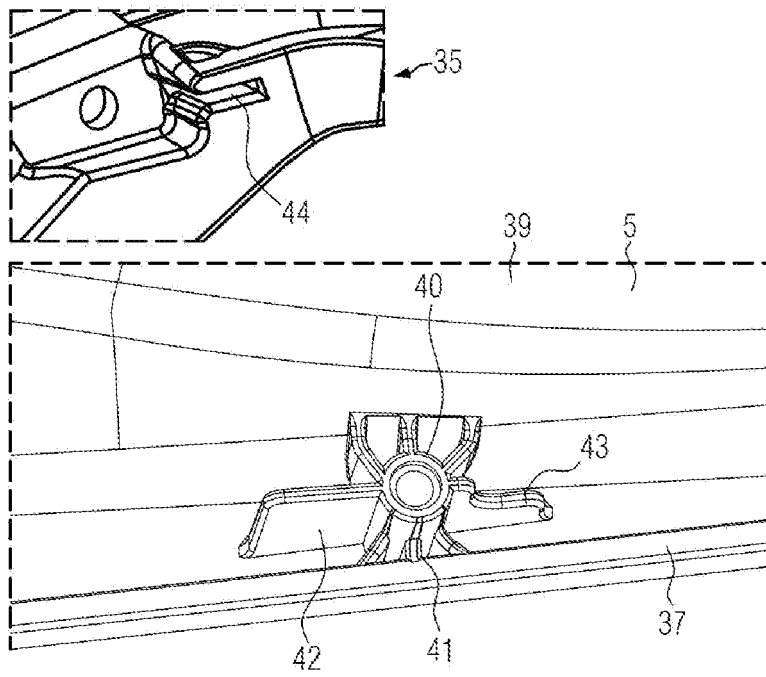


FIG. 8

[Fig. 9]

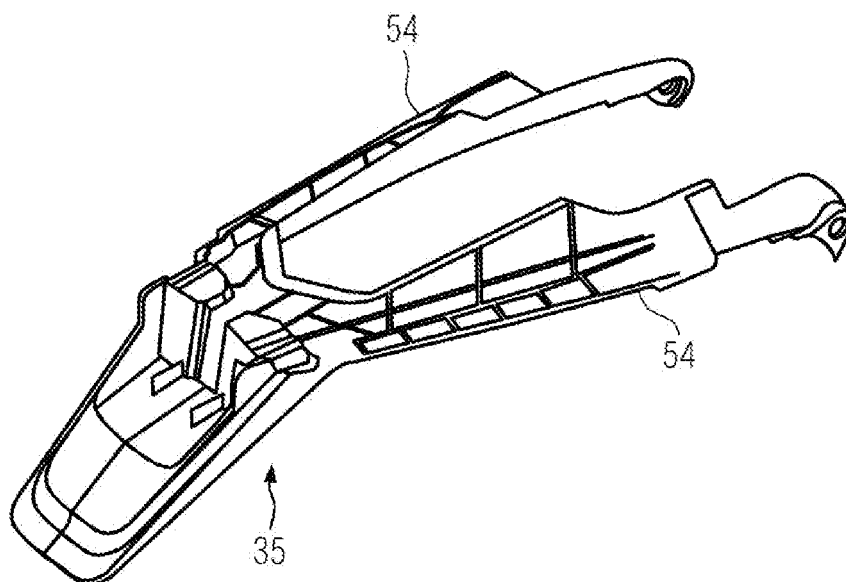


FIG. 9

[Fig. 10]

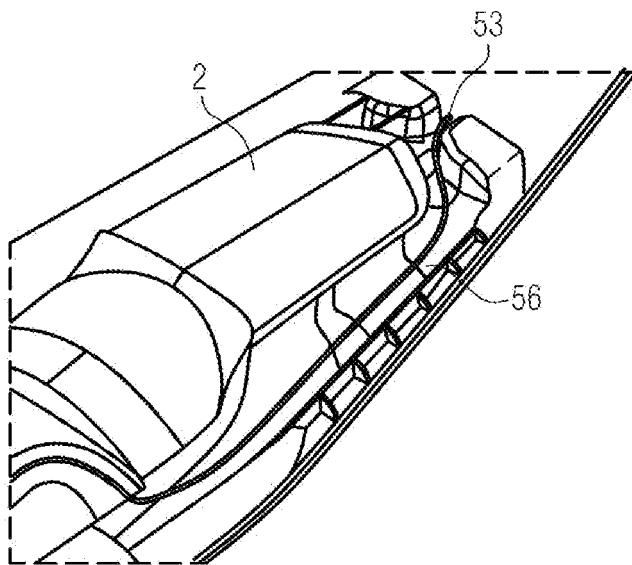


FIG. 10

[Fig. 11]

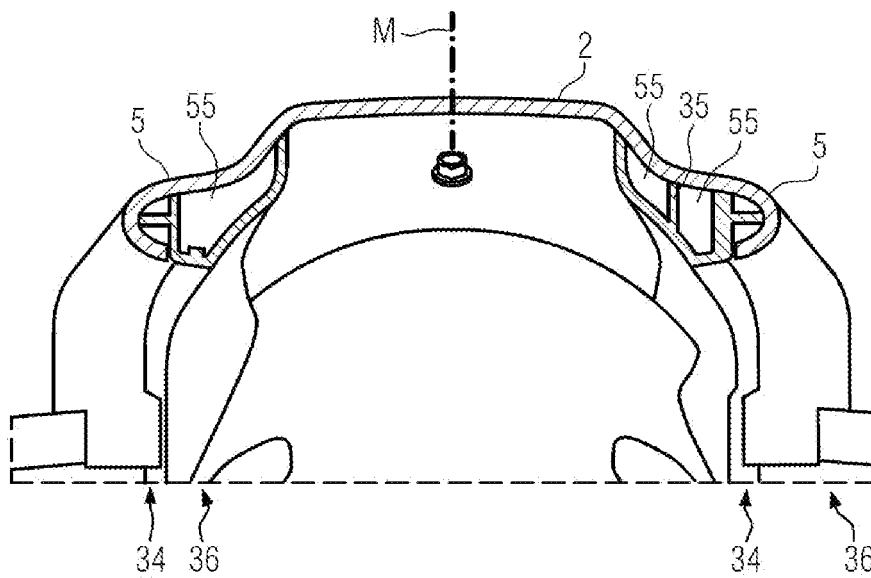


FIG. 11

[Fig. 12]

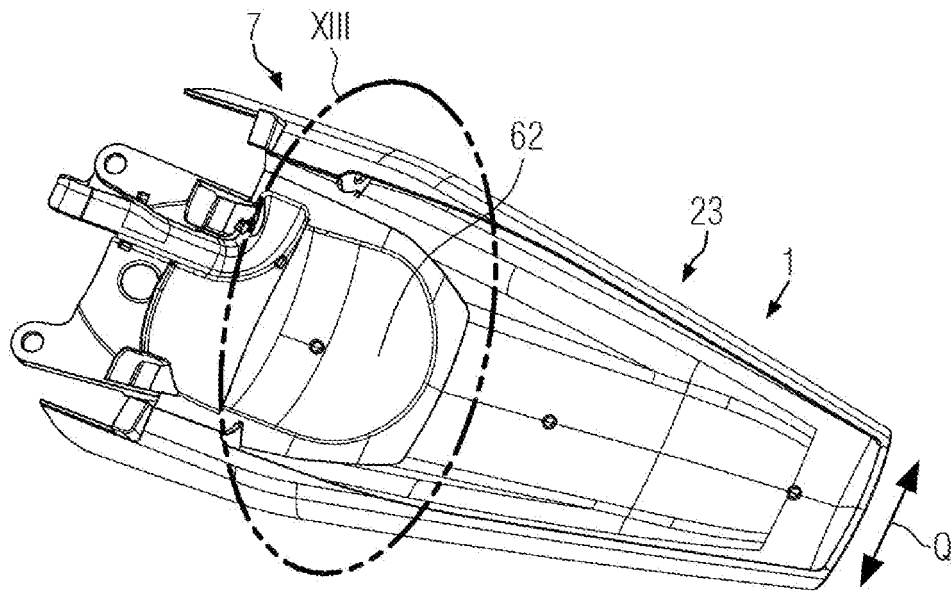


FIG. 12

[Fig. 13]

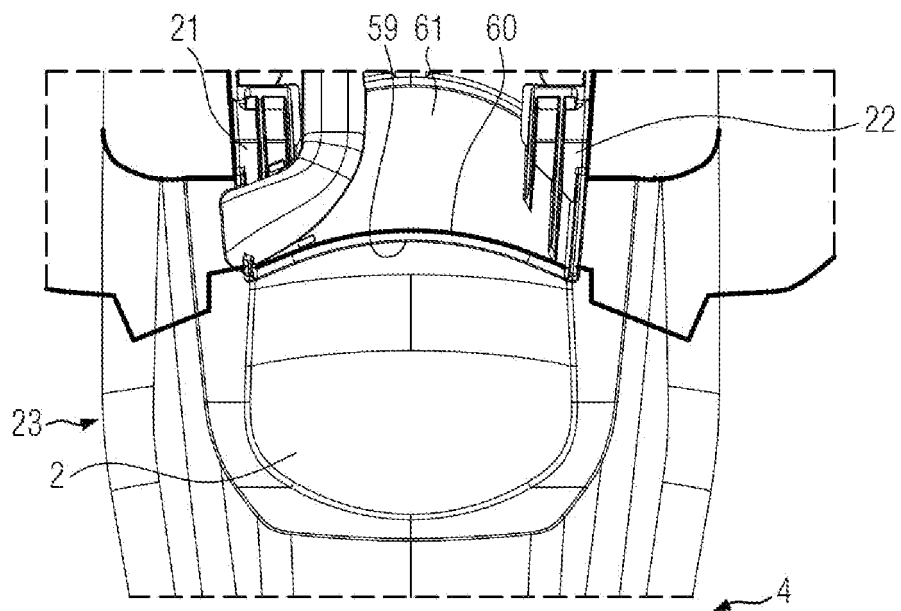


FIG. 13

[Fig. 14]

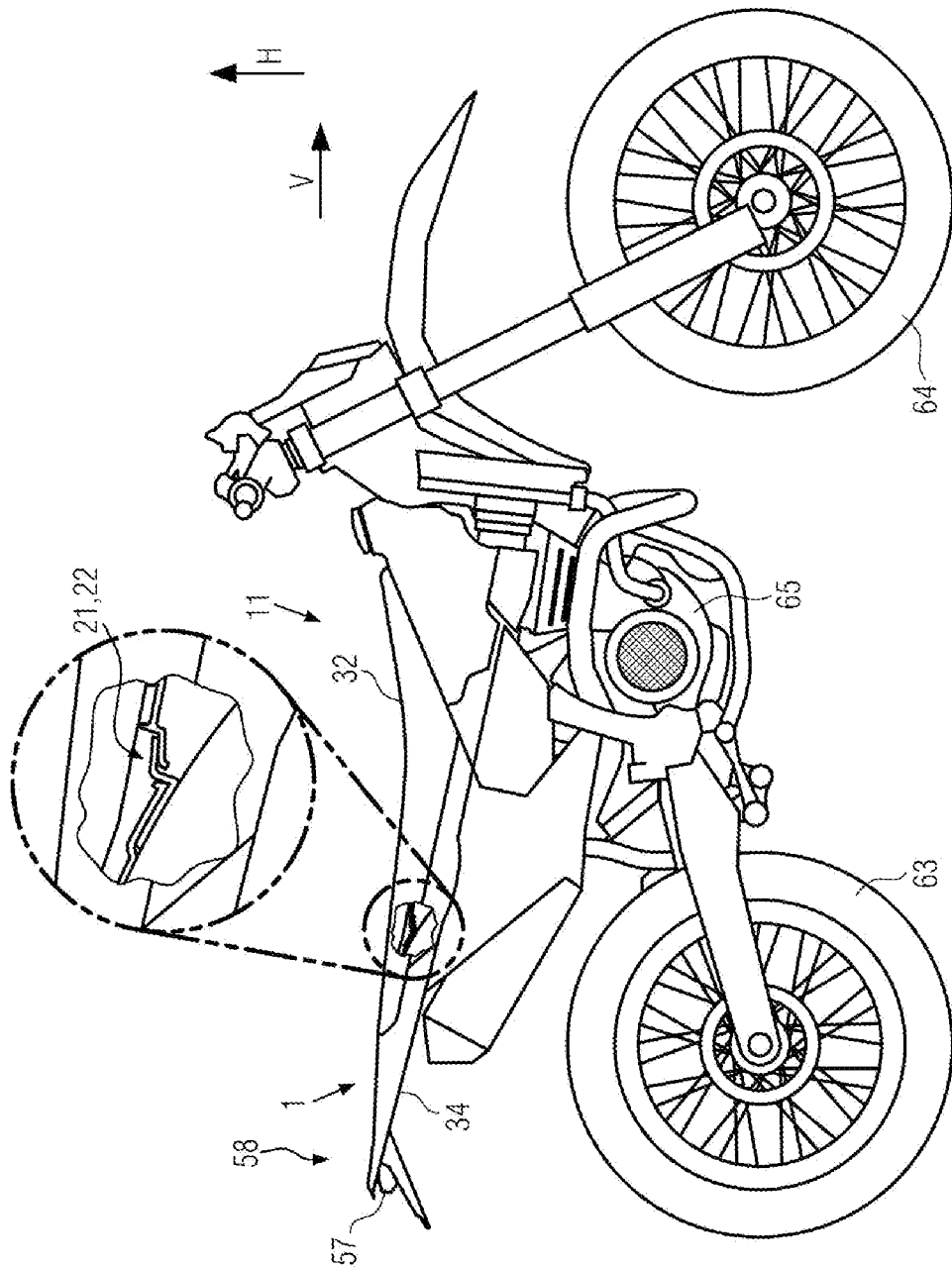


FIG. 14