

(19) RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

2 543 078

(11) N° de publication :
(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

(21) N° d'enregistrement national : 83 04715

(51) Int Cl³ : B 60 K 13/04; B 62 M 7/02.

(12)

DEMANDE DE CERTIFICAT D'UTILITÉ

A3

(22) Date de dépôt : 23 mars 1983.

(30) Priorité :

(43) Date de la mise à disposition du public de la demande : BOPI « Brevets » n° 39 du 28 septembre 1984.

(60) Références à d'autres documents nationaux appartenus :

(71) Demandeur(s) : Société dite : *Ditta PROMA di Gianotti Franco. — IT.*

(72) Inventeur(s) : Franco Gianotti.

(73) Titulaire(s) :

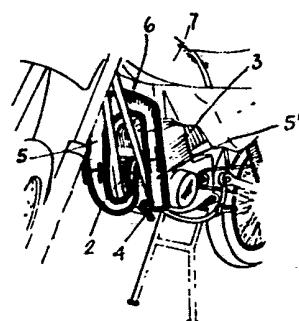
(74) Mandataire(s) : Brot et Jolly.

(54) Tuyau d'échappement pour moteurs de motocyclettes et cyclomoteurs en général.

(57) L'invention se rapporte aux motocyclettes et équivalents.

Le tuyau d'échappement selon l'invention possède une embouchure 2 destinée à être reliée au moteur, une branche ascendante 5 située d'un côté du moteur, une branche horizontale transversale 6 placée au-dessus du moteur et une branche descendante 5' qui se trouve de l'autre côté du moteur et présente la bouche 4 de sortie des gaz.

L'invention s'applique notamment aux motocyclettes et cyclomoteurs dans lesquels il est essentiel ou avantageux de laisser la partie arrière dégagée.



FR 2 543 078 - A3

- 1 -

Tuyau d'échappement pour moteurs de motocyclettes et cyclomoteurs en général.

La présente invention se rapporte à un tuyau d'échappement pour le rejet des gaz de combustion des moteurs de motocyclettes et cyclomoteurs, en général.

Dans le domaine de la construction des motocyclettes, quelles que soient leur cylindrée et leur destination, la technologie moderne tend à exiger une plus grande place disponible dans le train arrière du véhicule pour le montage des amortisseurs et de la boîte du filtre, afin de simplifier la structure et le carénage du véhicule.

Actuellement, on est gêné à cet égard par la présence du tuyau d'échappement qui, dans sa forme et son montage traditionnels, part du moteur vers l'arrière, sensiblement dans la direction longitudinale, en influant également sur la structure du carénage du véhicule.

L'invention a donc pour but de réaliser un tuyau d'échappement pour motocyclettes et cyclomoteurs, en général, qui soit conformé de manière à se placer à cheval sur le moteur et/ou dans la région de la partie avant de ce moteur.

L'invention a également pour but de réaliser un tuyau d'échappement pour moteurs de motocyclettes en général possédant une conformation et un développement appropriés pour ne pas compromettre le rendement du moteur, pour ne pas influer sur le profilage du véhicule et pour lui permettre de se placer de toute façon dans le voisinage immédiat du moteur sans se prolonger vers l'arrière du véhicule.

Un mode de réalisation sera décrit ci-après à titre d'exemple non limitatif, en regard des dessins annexés sur lesquels ;

Les figures 1 et 2 sont deux vues en perspective prises de deux côtés opposés du tuyau d'échappement combiné au moteur d'une motocyclette ;

La figure 3 montre une motocyclette sur laquelle la nouvelle position du tuyau d'échappement du moteur apparaît clairement, et

- 2 -

La figure 4 montre le tuyau d'échappement appliqué à un cyclomoteur.

Sur les dessins, on a désigné dans son ensemble, par la référence 1, le corps du tuyau d'échappement en 5 question, qui présente sensiblement la forme d'un U retourné, et comporte des parties possédant des sections variables, conformément aux besoins. Le corps 1 présente, à l'une de ses extrémités, une embouchure 2 destinée à être fixée d'une façon classique au passage de sortie 10 des gaz du moteur 3 de la motocyclette et, à l'extrémité opposée, une bouche 4 servant à rejeter les gaz dans l'atmosphère.

Pour son montage, on dispose le tuyau d'échappement sensiblement à cheval sur le moteur 3 de manière que 15 les deux branches verticales 5, 5' constituent respectivement un conduit ascendant et un conduit descendant pour la circulation des gaz tandis que sa partie horizontale 6, qui raccorde les deux branches verticales, passe transversalement au-dessus du moteur, entre ce 20 dernier et, par exemple, le réservoir de carburant 7 qui le surmonte. De cette façon, le tuyau d'échappement est toujours et entièrement compris dans la région du moteur, ou bien disposé dans la partie centrale du véhicule, comme représenté sur les figures 1 à 3, ou encore il est 25 adjacent au moteur et en partie au-dessus de ce moteur comme dans le cas du cyclomoteur représenté sur la figure 4.

La partie arrière du véhicule est donc entièrement libre et facilement accessible de tous côtés pour le 30 montage des amortisseurs ou de tout autre organe et le cadre aussi bien que le carénage peuvent être réalisés de la façon la plus appropriée sans que leur configuration ne soit influencée par le tuyau d'échappement, comme cela se produit dans les constructions adoptées jusqu'à 35 présent.

- 3 -

REVENDICATIONS

- 1.- Tuyau d'échappement notamment pour motocyclettes et cyclomoteurs, caractérisé en ce qu'il présente une configuration en U inversé, avec une embouchure initiale (2) pouvant être reliée au passage de sortie des gaz du moteur (3), une branche ascendante (5) suivie d'une partie horizontale (6) et d'une branche descendante (5') à l'extrémité de laquelle se trouve la bouche (4) servant à rejeter les gaz dans l'atmosphère, ladite partie horizontale (6) étant destinée à passer à cheval sur le moteur et à surmonter transversalement ce dernier tandis que lesdites branches ascendante et descendante (5, 5') se trouvent respectivement des deux côtés du moteur.
- 2.- Tuyau d'échappement selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'il est conformé de manière à être placé à cheval par rapport au moteur ou en pont dans la région du moteur, et de manière à surmonter ce dernier par une partie horizontale transversale (6).

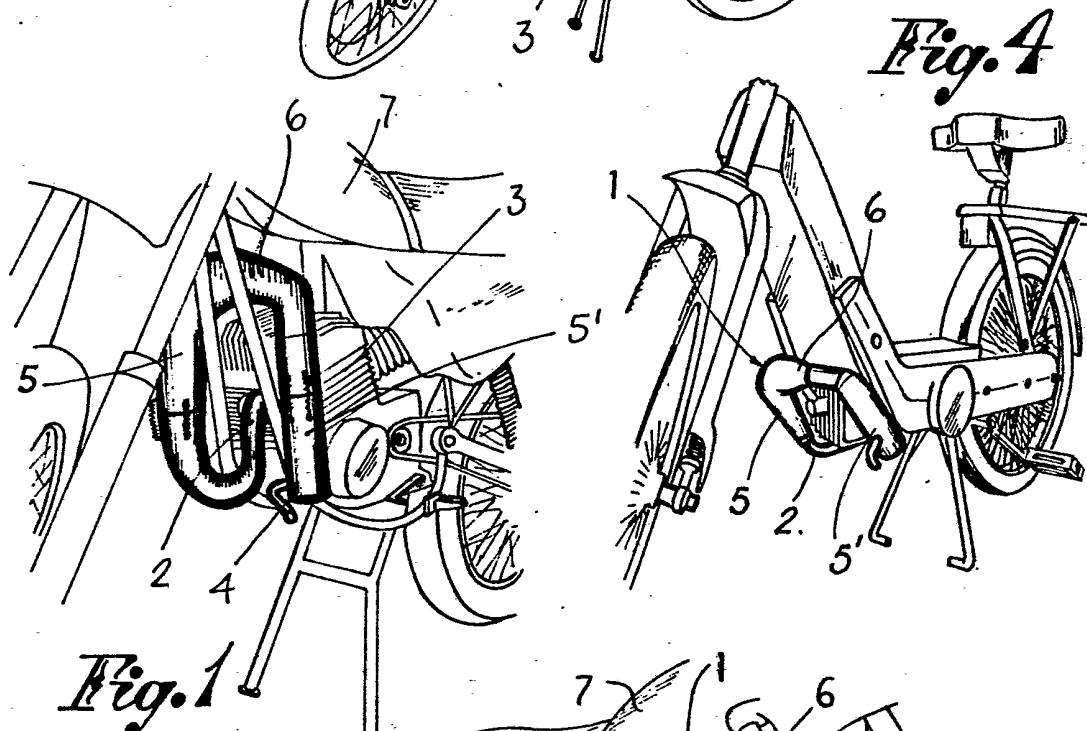
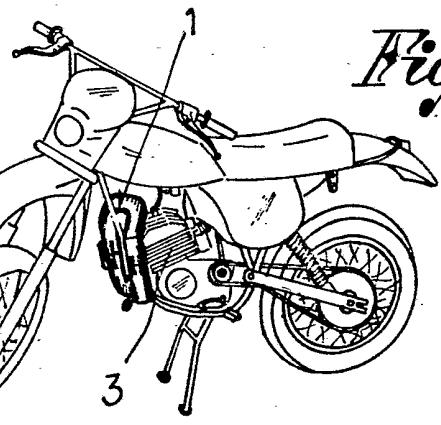


Fig. 1

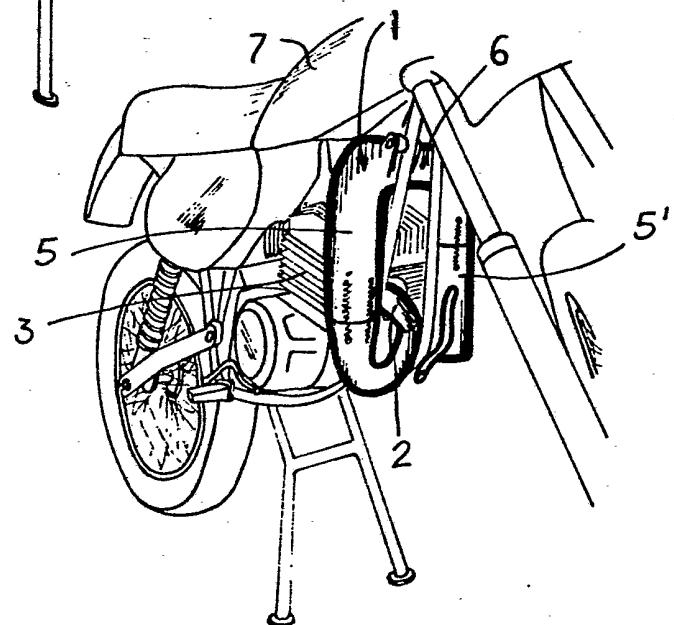


Fig. 2