

MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
DIREZIONE GENERALE PER LA LOTTA ALLA CONTRAFFAZIONE
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI

DOMANDA NUMERO	**102008901615621**
Data Deposito	**07/04/2008**
Data Pubblicazione	**07/10/2009**

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	62	J		

Titolo

STRUTTURA DI TELO DI COPERTURA PER MOTOVEICOLI E MOTOVEICOLI ATTI A RICEVERLO

Descrizione dell'invenzione industriale dal titolo: "STRUTTURA DI TELO DI COPERTURA PER MOTOVEICOLI E MOTOVEICOLI ATTI A RICEVERLO" a nome DOVERI MARCO, di nazionalità italiana e residente a Pontedera (PI).

DESCRIZIONE

Ambito dell'invenzione

La presente invenzione si colloca nell'ambito della accessoristica per motoveicoli e, in particolare, si riferisce ad una struttura di telo di copertura e protezione da utilizzare durante la guida di una moto.

In specifico, l'invenzione è applicabile a tutte le tipologie di motoveicolo, in particolare scooter, ed è atta alla protezione del motociclista, durante la guida, dalle intemperie e dal freddo.

Descrizione del problema tecnico

In tecnica nota sono presenti numerosi tipi di teli di copertura, detti anche coprigambe, per la protezione dal freddo e dalle intemperie del conducente del mezzo.

Si tratta in sostanza di una coperta costituita da un materiale impermeabile all'esterno, ad esempio un tessuto di nylon, e da un materiale termico all'interno, per mantenere la temperatura.

In particolare, il coprigambe si fissa alla parte anteriore di carrozzeria del mezzo, o scudo, mediante lacci, elastici, o fasce, lasciando libera la parte

posteriore per coprire gambe e parte del tronco del guidatore. In specifico, le fasi di installazione includono il collegamento delle fasce, elastici o lacci in dotazione intorno alla parte anteriore del mezzo e non prevedono, invece, ulteriori elementi di aggancio per migliorare la tenuta del suddetto collegamento.

Quindi, una volta che il conducente si è posizionato alla guida sovrappone al proprio corpo il telo di copertura in modo da coprire gambe e parte del busto cosicché da poter procedere alla guida del mezzo. Inoltre, in alcuni casi sono previsti ulteriori elastici o lacci, che, una volta che il conducente è salito sul motoveicolo, realizzano il collegamento removibile del telo con la parte posteriore del motoveicolo, ad esempio con la sella, per mantenere più stabile il telo.

Inoltre, i coprigambe noti presentano lateralmente un taglio o spacco verticale, tale da agevolare il posizionamento del conducente sul motoveicolo nonché facilitare i movimenti del conducente ogni qual volta deve appoggiare i piedi per terra, ad esempio, quando si ferma ad uno stop.

Il telo di copertura del coprigambe, in genere, presenta una forma che rispecchia le caratteristiche dello scooter o moto sul quale viene montato, o può esserne commercializzata una forma polivalente che si

adatta sulla maggior parte dei motoveicoli presenti in commercio.

Tuttavia, i coprigambe noti presentano svantaggi quali l'infiltrazione di acqua e/o di vento dalle zone laterali.

In primo luogo, poiché il telo è collegato allo scudo per mezzo di lacci, che non garantiscono una perfetta adesione allo scudo anteriore del motoveicolo il vento e/o la pioggia si infiltrano all'interno, vanificando in parte la protezione fornita dal telo. In particolare, la forma aerodinamica dello scudo convoglia aria e acqua in corrispondenza della discontinuità tra scudo e telo.

Per ovviare a questo inconveniente esistono teli di copertura che rivestono totalmente lo scudo anteriore, evitando tale discontinuità. Tuttavia, essi sono antiestetici, e devono avere comunque aperture per permettere di esporre le luci direzionali e il fanale. Inoltre non possono essere previsti coprigambe universali o comunque adattabili in quanto, per far coincidere le aperture con le luci, devono essere necessariamente specifici per ogni modello di veicolo.

Un ulteriore svantaggio dei suddetti coprigambe consta nel fatto che essi hanno problemi di stabilità dovuti al vento che colpisce il motoveicolo durante la guida, con una perdita di posizione e configurazione

ideale del telo che, oltre a peggiorare l'infiltrazione di vento e pioggia, causa un impedimento e un ostacolo al guidatore durante la guida.

Sintesi dell'invenzione

È scopo della presente invenzione realizzare una struttura di telo di copertura per motoveicoli che impedisca l'infiltrazione di vento e/o pioggia durante la guida migliorando la tecnica nota.

È anche scopo della presente invenzione realizzare una struttura di telo di copertura per motoveicoli che consenta una facile installazione e/o rimozione dal motoveicolo.

È ulteriore scopo dell'invenzione realizzare una struttura di telo di copertura per motoveicoli che mantenga, in uso durante la guida, una configurazione di posizionamento ideale tale da non ostacolare e impedire la guida al conducente.

È altro scopo della presente invenzione realizzare una struttura di telo di copertura per motoveicoli che sia applicabile a diverse tipologie di motoveicoli.

È ancora scopo della presente invenzione realizzare una struttura di telo di copertura per motoveicoli che sia costruttivamente semplice ed economica da realizzare.

È un altro scopo della presente invenzione fornire un motoveicolo che consenta di ricevere una siffatta

struttura di telo di copertura.

È un ulteriore scopo della presente invenzione fornire dispositivo retrofit montabile o applicabile su un motoveicolo per adattarlo a ricevere una siffatta struttura di telo di copertura.

Questi ed altri scopi sono raggiunti da una struttura di telo di copertura per un motoveicolo, comprendente:

- un telo di copertura atto a svilupparsi da una zona anteriore verso una zona posteriore del motoveicolo permettendo la copertura parziale di un conducente;
- mezzi di attacco di detto telo a detta zona anteriore del motoveicolo;

la cui caratteristica è che detti mezzi di attacco comprendono una porzione di innesto che si estende da detto telo di copertura ed è atta ad impegnarsi amovibilmente con una rispettiva porzione cooperante solidale ad una parte di carrozzeria del motoveicolo in corrispondenza di detta zona anteriore, detta porzione cooperante estendendosi su un tratto di detta carrozzeria secondo un percorso predeterminato, e detta porzione di innesto avendo una forma allungata per impegnarsi con detta porzione cooperante lungo detto percorso.

In particolare, sono previste due porzioni cooperanti disposte da parti opposte lungo le fiancate

della parte anteriore di carrozzeria o scudo di detto motoveicolo in cui si impegnano rispettivamente due porzioni di innesto che si estendono da detto telo. In tal caso, detto telo ha due porzioni di innesto intervallate da una porzione a bordo libero atta a disporsi attorno al cannotto dello sterzo del motoveicolo.

Detta porzione cooperante è applicabile a detto motoveicolo come retrofit oppure può essere realizzata e prevista, in fase di progetto, come parte costituente.

Vantaggiosamente, detta porzione cooperante e/o detta porzione di innesto comprendono mezzi di chiusura contro possibili furti di detto telo.

Vantaggiosamente, detta porzione cooperante è una guida avente un sottosquadro in una direzione ortogonale a detta guida, e detta porzione di innesto ha una forma complementare a detta porzione cooperante, per cui è consentito l'innesto o l'estrazione a scorrimento di detta porzione di innesto lungo detta guida ma non è consentito l'innesto o l'estrazione in direzione ortogonale a detta guida.

In tal modo, l'utente può inserire una estremità della porzione di innesto sulla guida, e far scorrere la porzione di innesto sulla guida, fino a completare l'inserimento. La porzione di innesto, al termine

dell'inserimento, aderisce allo scudo anteriore della carrozzeria del motoveicolo, sostanzialmente in direzione verticale, impedendo l'ingresso di aria od acqua nella zona protetta dal telo.

Preferibilmente, detta porzione di innesto è un tratto perimetrale ingrossato di detto telo e detta guida ha un canale interno, detto tratto ingrossato avendo un profilo esterno con dimensione trasversale nominale uguale alla dimensione nominale del canale interno di detta guida di scorrimento. Questo tipo di inserimento, simile a quello delle vele in una imbarcazione, è molto pratico e in grado di garantire tenuta e stabilità. Questa soluzione è esteticamente apprezzabile perché lo scudo anteriore del motoveicolo mostra soltanto una fessura in direzione prevalentemente verticale.

In alternativa, detta porzione di innesto è un tratto perimetrale ingrossato di detto telo con un canale interno e detta guida ha un profilo sporgente, detto canale avendo un profilo interno con dimensione trasversale nominale uguale alla dimensione nominale del profilo sporgente di detta guida di scorrimento. Questa soluzione è particolarmente adatta per teli da applicare a un motoveicolo che non hanno la guida già prevista in fase di costruzione. In tal caso, la guida può essere facilmente applicata come retrofit allo

scudo, ad esempio incollata o usando un nastro biadesivo.

Secondo un altro aspetto dell'invenzione, un motoveicolo presenta una parte anteriore di carrozzeria, o scudo, avente una porzione cooperante integrata atta a ricevere amovibilmente una porzione di innesto che si estende da detto telo di copertura, detta porzione cooperante estendendosi su un tratto di detta carrozzeria secondo un percorso predeterminato, e detta porzione di innesto avendo una forma allungata per impegnarsi con detta porzione cooperante lungo detto percorso.

Vantaggiosamente, detto scudo anteriore è realizzato unendo un primo ed un secondo guscio lungo rispettivi bordi di una linea di unione, detti bordi essendo sagomati in modo da formare detta porzione cooperante al momento dell'unione di detti gusci durante l'assemblaggio del motoveicolo.

In alternativa, detto scudo anteriore è realizzato unendo un primo ed un secondo guscio lungo rispettivi bordi lungo una linea di unione, essendo previsto un elemento profilato allungato atto ad unire detti bordi al momento dell'unione di detti gusci durante l'assemblaggio del motoveicolo, detto elemento profilato formando detti elementi cooperanti.

Secondo un altro aspetto dell'invenzione, un

dispositivo applicabile come retrofit alla parte anteriore di carrozzeria del motoveicolo per consentire il fissaggio amovibile di un telo di copertura a detto motoveicolo comprende una porzione cooperante atta a ricevere amovibilmente una porzione di innesto che si estende da detto telo di copertura, detta porzione cooperante avendo una lunghezza in grado di estendersi in uso su un tratto di detta carrozzeria secondo un percorso predeterminato, e detta porzione di innesto avendo una forma allungata per impegnarsi con detta porzione cooperante lungo detto percorso.

Secondo un ulteriore aspetto dell'invenzione, un motoveicolo avente una parte anteriore di carrozzeria per consentire il fissaggio amovibile di un telo di copertura a detto motoveicolo, detta parte anteriore di carrozzeria comprendendo una porzione cooperante atta a ricevere amovibilmente una porzione di innesto che si estende da detto telo di copertura, detta porzione cooperante avendo una lunghezza in grado di estendersi in uso su un tratto di detta carrozzeria secondo un percorso predeterminato, e detta porzione di innesto avendo una forma allungata per impegnarsi con detta porzione cooperante lungo detto percorso.

Breve descrizione dei disegni

L'invenzione verrà di seguito illustrata con la descrizione che segue di una sua forma realizzativa,

fatta a titolo esemplificativo e non limitativo, con riferimento ai disegni annessi in cui:

- la figura 1 mostra un telo di copertura applicato ad un motoveicolo, secondo la tecnica nota;
- la figura 2 mostra una vista laterale di un motoveicolo in cui è realizzata la sezione IV per mostrare la porzione cooperante atta la collegamento del telo;
- la figura 2A mostra una vista ingrandita della porzione cooperante di figura 2;
- la figura 3 mostra, in dettaglio, una prima variante realizzativa della porzione cooperante, della struttura di telo di copertura, con la relativa porzione di innesto realizzati da una guida ed da un tratto perimetrale ingrossato del telo;
- le figure dalla 4A alla 4G mostrano, secondo la sezione IV di figura 2, forme realizzative differenti della porzione cooperante;
- la figura 5 mostra una seconda variante realizzativa, rispetto alla figura 3, in cui la porzione di innesto presenta una doppio tratto di innesto, secondo l'invenzione;
- la figura 6 mostra un ulteriore forma realizzativa in cui il fissaggio, tra il telo di copertura e lo scudo anteriore del motoveicolo, presenta un incastro a coda di rondine;

- la figura 7 mostra una vista frontale dello scudo anteriore del motoveicolo dove sono ricavate le porzioni cooperanti di figura 3, secondo l'invenzione;
- la figura 8 mostra una vista ingrandita delle porzioni cooperanti di figura 7;
- la figura 9 mostra una vista dall'alto del telo di copertura con le relative porzioni di innesto, secondo l'invenzione;
- la figura 10 ed il corrispondente ingrandimento 10A mostrano una vista frontale dello scudo anteriore del motoveicolo in un'altra variante di collegamento mediante cerniera lampo;
- la figura 11 ed il corrispondente ingrandimento 11A, mostrano un ulteriore variante realizzativa del collegamento tra il telo e lo scudo che adotta un collegamento per mezzo di velcro;
- infine, la figura 12 mostra un telo di copertura, secondo l'invenzione, applicato ad un motoveicolo in cui non si denotano corde o lacci che vanno a avvolgere lo scudo anteriore del mezzo.

Descrizione di una realizzazione preferita

In riferimento alla figura 1 è mostrato un telo di copertura 1, secondo la tecnica nota, per un motoveicolo 10, denominato anche coprigambe, utilizzato

per la protezione dal freddo e dalle intemperie di un conducente 2 del mezzo.

Si tratta di una specie di coperta costituita da un materiale impermeabile all'esterno, ad esempio un tessuto di nylon, e da un materiale termico all'interno, per mantenere la temperatura.

In particolare, il coprigambe 1 si fissa alla parte anteriore di carrozzeria 4 del mezzo, o scudo, mediante lacci, elastici, o fasce 3, lasciando libera la parte posteriore dello stesso, per coprire gambe e parte del tronco del guidatore 2. Di conseguenza, le fasi di installazione includono il collegamento delle fasce, elastici o lacci 3 in dotazione intorno alla parte anteriore del mezzo e non prevedono, invece, ulteriori elementi di aggancio per migliorare la tenuta del collegamento.

Risulta, quindi che l'installazione del suddetto coprigambe si rivela complicata nonché l'aspetto estetico del motoveicolo, una volta installato, si delinea sfavorevole in quanto i vari elementi di collegamento vanno a coprire ed alterare il design del mezzo.

Inoltre, un ulteriore svantaggio di un siffatto telo di copertura è quello di non garantire una perfetta adesione allo scudo anteriore del motoveicolo per cui il vento e/o la pioggia possono infiltrarsi

all'interno, vanificando in parte la protezione fornita dal telo.

La figura 2 mostra una vista laterale del motoveicolo 10 nella quale è identificata una zona di connessione 15 ad una struttura di telo di copertura. In particolare, la struttura comprende un telo di copertura 20 (visibile parzialmente in figura 3) atto a svilupparsi da una zona anteriore verso una zona posteriore del motoveicolo 10 e permettere la copertura parziale di un conducente 2 (visibile in figura 12) e mezzi di attacco 30 del telo 20 ad una zona anteriore 4 del motoveicolo 10.

In particolare, come mostrato in figura 2A, i mezzi di attacco 30 comprendono una porzione di innesto 14 (visibile nelle figura 3) che si estende anteriormente dal telo di copertura 20 atta ad impegnarsi amovibilmente con una rispettiva porzione cooperante 16 solidale ad una parte di parte anteriore di carrozzeria 4 del motoveicolo 10. La porzione cooperante 16 e la relativa porzione di innesto 14 verranno descritte successivamente secondo diverse forme realizzative.

In specifico, per ottenere una adeguata protezione la porzione cooperante 16 si estende su un tratto della parte anteriore di carrozzeria 4 secondo un percorso predeterminato. Analogamente la porzione di innesto 14 ha una forma allungata per impegnarsi con la porzione

cooperante 16 lungo il suddetto percorso.

In riferimento alla figura 3 è mostrata una prima configurazione realizzativa in cui la porzione cooperante 16 è una guida 41 avente un sottosquadro in una direzione ortogonale alla guida, e la porzione di innesto 14 è ricavata solidale al telo 20 ed ha una forma complementare alla porzione cooperante 16, per cui è consentito l'innesto o l'estrazione a scorrimento della porzione di innesto 14 lungo la guida 41 ma non è consentito l'innesto o l'estrazione in direzione ortogonale alla guida 41.

In tal modo, l'utente può inserire una estremità della porzione di innesto 14 sulla guida 41, e far scorrere la porzione di innesto 14 sulla guida 41, fino a completare l'inserimento. La porzione di innesto 14, al termine dell'inserimento, aderisce allo scudo anteriore della carrozzeria 4 (visibile in figura 2 e 2A) del motoveicolo 10, sostanzialmente in direzione verticale, impedendo l'ingresso di aria od acqua nella zona protetta dal telo 20.

In particolare, la porzione di innesto 14 è un tratto perimetrale ingrossato 42 del telo e la guida ha un canale interno 41''; il tratto ingrossato 42 ha un profilo esterno con dimensione trasversale nominale uguale alla dimensione nominale del canale interno 41' della guida di scorrimento 41. Questo tipo di

inserimento, simile a quello delle vele in una imbarcazione, è molto pratico e in grado di garantire tenuta e stabilità. Questa soluzione è, inoltre, esteticamente apprezzabile perché lo scudo anteriore 4 del motoveicolo mostra soltanto una fessura in direzione verticale.

Le figure dalla 4A alla 4G mostrano in sezione diverse varianti realizzative delle porzioni cooperanti 16 realizzate sia come retrofit sullo scudo 4 sia come parte costituente del motoveicolo incluse già in fase di progetto. In particolare, sono previste due porzioni cooperanti 16 disposte da parti opposte lungo le fiancate della parte anteriore di carrozzeria o scudo 4 del motoveicolo 10 in cui si impegnano rispettivamente due porzioni di innesto 14 che si estendono dal telo 20. In tal caso, risulta quindi che il telo 20 ha due porzioni di innesto 14 intervallate da una porzione a bordo libero 17 (visibile in figura 9) atta a disporsi attorno al cannotto 18 (visibile in figura 7) dello sterzo del motoveicolo 10.

Come mostrato nelle figure successive, la carrozzerie anteriore 4 può essere realizzata unendo un primo ed un secondo guscio lungo rispettivi bordi di una linea di unione; i bordi essendo sagomati in modo da formare la porzione cooperante 16, al momento dell'unione, dei gusci durante l'assemblaggio del

motoveicolo.

In alternativa, lo scudo anteriore 4 è realizzato prevedendo un elemento profilato allungato, come quello descritto in figura 5 e 6, atto ad unire i bordi al momento dell'unione dei gusci durante l'assemblaggio del motoveicolo 10; l'elemento profilato forma così gli elementi cooperanti 16.

La figura 4A mostra, in dettaglio, una struttura sezionata dello scudo anteriore 4, che mostra i mezzi di collegamento 30 secondo una prima forma realizzativa. In particolare, la struttura comprende una prima 6 e seconda 8 porzione, che rappresentano lo scudo anteriore 4 del motoveicolo ed la relativa parte posteriore dello scudo, che hanno rispettivamente una prima 7 e seconda 7' estremità sostanzialmente a forma di "C" tale che in una configurazione assemblata creino un canale 9 rappresentante la porzione cooperante 16.

In tal modo, il canale 9 e la relativa porzione di innesto 14 in cui verrà inserita (visibile in figura 3) realizzano il collegamento del telo 20 al motoveicolo 10. In particolare, il canale 9 è ricavato internamente allo scudo 4 del motoveicolo 10 cosicché da ottimizzare l'aspetto estetico del mezzo dotato di telo di copertura 20.

La figura 4B mostra una seconda forma realizzativa in cui le porzioni 22 e 23 sono connesse attraverso un

profilo cavo 21 che rappresenta la porzione cooperante 16. Inoltre, le porzioni 22 e 23 presentano nervature 24, visibili nella vista dall'alto di figura 4C, tali da garantire la distanza reciproca tra le due porzioni 22 e 23 nonché consentire la semplice connessione della porzione di innesto 14 ed ancora una migliore stabilità del profilo estruso 21.

La principale caratteristica di una siffatta struttura consta nel fatto che le due porzioni 22 e 23 sono distinte dal profilo 21 per cui possono essere realizzate con processi di stampaggio senza problemi di sottosquadro.

La figura 4D mostra una terza variante realizzativa in cui, a differenza di quella raffigurata in figura 4B, il profilo 25, anch'esso un estruso, presenta una sezione comprendente due zone di innesto 25' e 25'' sostanzialmente a forma di "C" in cui si incastrano rispettivamente le componenti dello scudo 27 e 28. In particolare, una siffatta struttura risulta avere un miglior ancoraggio alle suddette componenti dello scudo 27 e 28.

In riferimento alla figura 4E è mostrata una quarta forma realizzativa in cui il canale di innesto 29 è realizzato in ugual modo rispetto a quello di figura 4A, ossia collegando le due parti della parte anteriore di carrozzeria 31 e 32 con rispettive estremità finali

a forma di "C". In questo caso però, il canale 29 è realizzato esternamente rispetto allo scudo anteriore 4 del motoveicolo 10 cosicché da facilitare l'inserimento della corrispettiva porzione di innesto 14 per collegare il telo 20.

La figura 4E' mostra un alternativa alla forma realizzativa di figura 4E in cui la parte cooperante 16 è una canale 29' con dimensione sostanzialmente differente rispetto alla corrispettiva sezione di innesto 14 (non mostrata) alla quale si impegna.

In particolare, la suddetta forma realizzativa è adatta ad un collegamento come quello mostrato nella successiva figura 5.

La figura 4F mostra una quinta forma realizzativa in cui la porzione cooperante 16 non si trova nella zona di congiunzione tra gli elementi 33 e 34 dello scudo bensì è realizzata mediante un profilo 35, posto solidalmente all'elemento 34. In particolare, in una siffatta struttura anteriore 4 il profilo 35, una volta applicato risulta esteticamente apprezzabile e di facile montaggio e/o sostituzione. In dettaglio esso può essere, ad esempio, applicato mediante sistemi ad incastro o a vite.

La figura 4G mostra, infine, una forma realizzativa preferita in cui la porzione cooperante 16 rappresentata dal settore circolare aperto 40 e il

relativo canale 39 di innesto sono previsti in fase di progetto e realizzati direttamente sulla porzione 37. Questo modello coniuga una eccellente resistenza strutturale e un ottimo canone estetico.

Inoltre, può essere previsto un dispositivo applicabile come retrofit (non mostrato) alla parte anteriore di carrozzeria 4 del motoveicolo 10 per consentire il fissaggio amovibile del telo di copertura 20 al motoveicolo 10 che comprende una porzione cooperante 16 atta a ricevere amovibilmente una porzione di innesto 14 che si estende anteriormente dal telo di copertura; la porzione cooperante 16 ha una lunghezza in grado di estendersi in uso su un tratto della parte anteriore di carrozzeria 4 secondo un percorso predeterminato, e la porzione di innesto 14 ha una forma allungata per impegnarsi con la porzione cooperante 16 lungo il percorso.

Le figure 5 e 6 mostrano, in particolare, alcune varianti realizzative atte a rendere possibile il collegamento amovibile del telo 20 con la rispettiva porzione cooperante 16.

La figura 5 mostra una forma realizzativa simile a quella di figura 3, in cui le porzioni di innesto sono due tratti perimetrali paralleli ingrossati 44 e 44' del telo di copertura 20, distanziati da una porzione di telo 20'. In tal modo, il tratto 44 va ad impegnarsi

con il canale 43' mentre la porzione di telo 20' passa attraverso la fessura 43'' cosicché risulta impossibilitato la rimozione del telo 20 in direzione ortogonale. In dettaglio, il tratto 44' è previsto in modo da non far rientrare, all'interno in direzione ortogonale, il telo 20 nonché tale da facilitare le operazioni manuali di innesto ed estrazione del telo 20 poiché rende più rigido la porzione di telo 20' che va ad innestarsi nella fessura 43''.

Tale soluzione realizzativa con due tratti perimetrali 44 e 44' è adatta in particolare nel caso si voglia realizzare un innesto caratterizzato dal fatto di non prevedere una porzione di innesto 14 con sezione nominalmente uguale alla sezione della corrispettiva porzione cooperante 16. In tal caso, infatti, il canale 43' può essere realizzato senza vincoli dimensionali legati alla corrispettiva porzione di innesto 14.

La figura 6, mostra un alternativa alla variante di figura 3 e 6, in cui la porzione di innesto 16 è un tratto perimetrale ingrossato 45 a forma di "coda di rondine" del telo 20 con un canale interno 45' a forma di "coda di rondine" mentre la guida 46 ha un profilo sporgente 46' antitetico al canale interno 45' . In specifico, il canale 45' ha un profilo interno con dimensione trasversale nominale uguale alla dimensione

nominale del profilo sporgente 46' della guida di scorrimento 46. Questa soluzione è particolarmente adatta per teli da applicare a motoveicoli che non hanno la guida già prevista in fase di costruzione. In tal caso, la guida può essere facilmente applicata come retrofit allo scudo, ad esempio incollata o usando un nastro biadesivo.

Inoltre, i suddetti dispositivi di collegamento tra il telo 20 e lo scudo anteriore del motoveicolo possono prevedere nella porzione cooperante 16 e/o nella porzione di innesto 14 mezzi di chiusura (non mostrati nelle figure) contro possibili furti del telo 20.

La figura 7 mostra, in particolare una vista frontale della parte posteriore dello scudo 50, avente la porzione cooperante integrata 16 atta a ricevere amovibilmente la porzione di innesto 14 (visibile in figura 9) che si estende anteriormente dal telo di copertura 20.

La porzione cooperante 16 si sviluppa su un tratto della parte posteriore dello scudo 50 secondo un percorso predeterminato, e la porzione di innesto 14 ha una forma allungata per impegnarsi con la porzione cooperante 16 lungo il percorso.

La figura 8 mostra una vista ingrandita della porzione cooperante 16 che adotta come dispositivo di collegamento la guida 41, descritta nella figura 3,

ricavata sullo scudo del motoveicolo. In alternativa, il collegamento può essere realizzato anche con i dispositivi descritti nelle figure 5 e 6 nonché con quelli di figura 10 e 11 descritti successivamente.

La figura 9 mostra una vista dall'alto del telo di copertura 20 disteso. Esso comprende due porzioni di innesto 14 realizzate secondo i dispositivi mostrati nelle figure 5 e 6 nonché 10 e 11 atte al collegamento con i le rispettive parti. Dal punto di vista della conformazione il telo 20 presenta una porzione a bordo libero 17 atta a disporsi attorno al cannotto 18 del motoveicolo 10 ed una porzione a bordo libero 17' atta a configurarsi attorno al busto del conducente 2 (visibile in figura 12) per proteggerlo dal freddo e dalle intemperie.

Le figura 10 e 10A mostrano un altra tipologia di collegamento tra il telo di copertura 20 e la parte posteriore dello scudo 50 del motoveicolo. In particolare, la porzione cooperante 16 in questa variante è una lembo 52 dotato di un primo fermo metallico 53 di una cerniera lampo 54 che va ad impegnarsi con il corrispettivo fermo metallico 53' ricavato sul telo 20.

In tal modo, attraverso un cursore 54' è possibile realizzare l'allacciamento removibile del telo di copertura 20. Una siffatta forma realizzativa risulta

costruttivamente semplice ed economica e permette una facile installazione e/o rimozione del telo 20.

Le figure 11 e 11A mostrano, infine, un aggiuntivo modello di fissaggio in cui le corrispettive porzioni cooperanti 16 e di innesto 14 sono dotate di un dispositivo a velcro 54. Tale soluzione rende ancora maggiormente facilitate le operazioni di installazione non pregiudicando però la tenuta e l'affidabilità della connessione.

La figura 12 mostra, infine, un motoveicolo 10 dotato di un telo di copertura 20, secondo l'invenzione. In particolare, la figura 12 evidenzia come lo scudo anteriore 4 del motoveicolo sia libero da corde o lacci di collegamento. In tal modo, l'aspetto estetico dallo scooter o moto 10 non risulta alterato mentre la funzionalità del telo 20 con i dispositivi di collegamento (mostrati nelle precedenti figure), secondo l'invenzione, si dimostra più efficace ed efficiente rispetto alla tecnica nota.

La descrizione di cui sopra di una forma realizzativa specifica è in grado di mostrare l'invenzione dal punto di vista concettuale in modo che altri, utilizzando la tecnica nota, potranno modificare e/o adattare in varie applicazioni tale forma realizzativa specifica senza ulteriori ricerche e senza allontanarsi dal concetto inventivo, e, quindi, si

intende che tali adattamenti e modifiche saranno considerabili come equivalenti della forma realizzativa specifica. I mezzi e i materiali per realizzare le varie funzioni descritte potranno essere di varia natura senza per questo uscire dall'ambito dell'invenzione. Si intende che le espressioni o la terminologia utilizzate hanno scopo puramente descrittivo e per questo non limitativo.

RIVENDICAZIONI

1. Una struttura di telo di copertura per un motoveicolo, comprendente:

- un telo di copertura atto a svilupparsi da una zona anteriore verso una zona posteriore del motoveicolo permettendo la copertura parziale di un conducente;
- mezzi di attacco di detto telo a detta zona anteriore del motoveicolo;

la cui caratteristica è che detti mezzi di attacco comprendono una porzione di innesto che si estende da detto telo di copertura ed è atta ad impegnarsi amovibilmente con una rispettiva porzione cooperante solidale ad una parte anteriore di carrozzeria del motoveicolo in corrispondenza di detta zona anteriore, detta porzione cooperante estendendosi su un tratto di detta carrozzeria secondo un percorso predeterminato, e detta porzione di innesto avendo una forma allungata per impegnarsi con detta porzione cooperante lungo detto percorso.

2. Una struttura di telo di copertura, secondo la rivendicazione 1, in cui sono previste due porzioni cooperanti disposte da parti opposte lungo le fiancate della parte anteriore di carrozzeria, o scudo, di detto motoveicolo in cui si impegnano

rispettivamente due porzioni di innesto che si estendono da detto telo.

3. Struttura di telo di copertura, secondo la rivendicazione 2, in cui detto telo ha due porzioni di innesto intervallate da una porzione a bordo libero atta a disporsi attorno al cannotto dello sterzo del motoveicolo.

4. Una struttura di telo di copertura, secondo la rivendicazione 1, in cui detta porzione cooperante è applicabile a detto motoveicolo come retrofit oppure può essere realizzata e prevista, in fase di progetto, come parte costituente.

5. Una struttura di telo di copertura, secondo la rivendicazione 1, in cui detta porzione cooperante e/o detta porzione di innesto comprendono mezzi di chiusura contro possibili furti di detto telo.

6. Una struttura di telo di copertura, secondo la rivendicazione 1, in cui detta porzione cooperante è una guida avente un sottosquadro in una direzione ortogonale a detta guida, e detta porzione di innesto ha una forma complementare a detta porzione cooperante, per cui è consentito l'innesto o l'estrazione a scorrimento di detta porzione di innesto lungo detta guida ma non è consentito l'innesto o l'estrazione in direzione ortogonale a detta guida.

7. Una struttura di telo di copertura, secondo la rivendicazione 1, in cui detta porzione di innesto è un tratto perimetrale ingrossato di detto telo e detta guida ha un canale interno, detto tratto ingrossato avendo un profilo esterno con dimensione trasversale nominale uguale alla dimensione nominale del canale interno di detta guida di scorrimento.

8. Una struttura di telo di copertura, secondo la rivendicazione 1, in cui detta porzione di innesto è un tratto perimetrale ingrossato di detto telo con un canale interno e detta guida ha un profilo sporgente, detto canale avendo un profilo interno con dimensione trasversale nominale uguale alla dimensione nominale del profilo sporgente di detta guida di scorrimento.

9. Secondo un altro aspetto dell'invenzione, un motoveicolo presenta una parte anteriore di carrozzeria, o scudo, avente una porzione cooperante integrata atta a ricevere amovibilmente una porzione di innesto che si estende da detto telo di copertura, detta porzione cooperante estendendosi su un tratto di detta carrozzeria secondo un percorso predeterminato, e detta porzione di innesto avendo una forma allungata per impegnarsi con detta porzione cooperante lungo

detto percorso.

10. Una struttura di telo di copertura, secondo la rivendicazione 8, in cui detto scudo anteriore è realizzato unendo un primo ed un secondo guscio lungo rispettivi bordi di una linea di unione, detti bordi essendo sagomati in modo da formare detta porzione cooperante al momento dell'unione di detti gusci durante l'assemblaggio del motoveicolo.

11. Una struttura di telo di copertura, secondo la rivendicazione 9, in cui detto scudo anteriore è realizzato unendo un primo ed un secondo guscio lungo rispettivi bordi lungo una linea di unione, essendo previsto un elemento profilato allungato atto ad unire detti bordi al momento dell'unione di detti gusci durante l'assemblaggio del motoveicolo, detto elemento profilato formando detti elementi cooperanti.

12. Un dispositivo applicabile come retrofit alla parte anteriore di carrozzeria del motoveicolo per consentire il fissaggio amovibile di un telo di copertura a detto motoveicolo comprende una porzione cooperante atta a ricevere amovibilmente una porzione di innesto che si estende da detto telo di copertura, detta porzione cooperante avendo una lunghezza in grado di estendersi in uso su un tratto di detta carrozzeria secondo un percorso

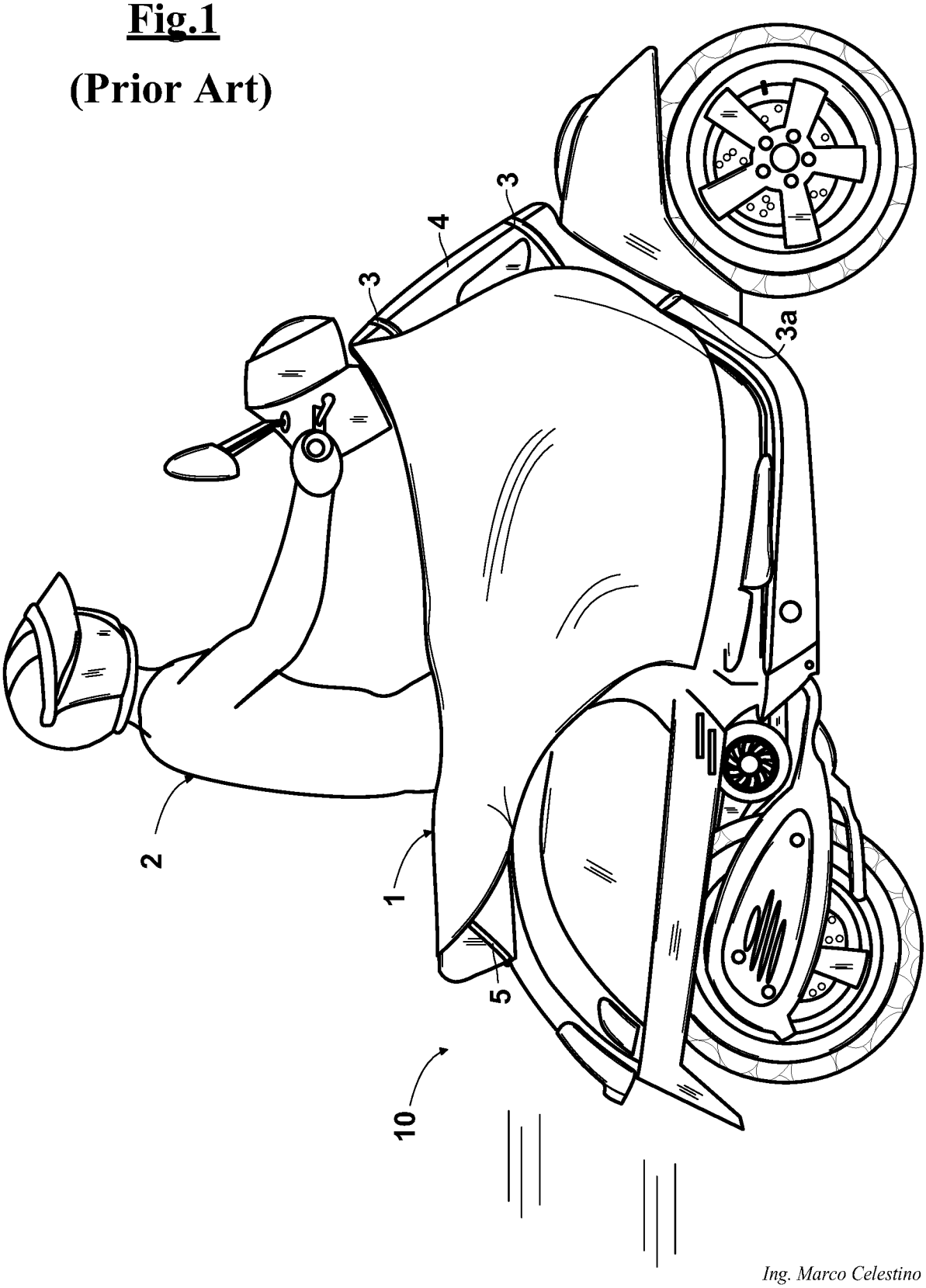
predeterminato, e detta porzione di innesto avendo una forma allungata per impegnarsi con detta porzione cooperante lungo detto percorso.

13. Un motoveicolo avente una parte anteriore di carrozzeria per consentire il fissaggio amovibile di un telo di copertura a detto motoveicolo, detta parte anteriore di carrozzeria comprendendo una porzione cooperante atta a ricevere amovibilmente una porzione di innesto che si estende da detto telo di copertura, detta porzione cooperante avendo una lunghezza in grado di estendersi in uso su un tratto di detta carrozzeria secondo un percorso predeterminato, e detta porzione di innesto avendo una forma allungata per impegnarsi con detta porzione cooperante lungo detto percorso.

p.p. Doveri Marco

Fig.1

(Prior Art)



Ing. Marco Celestino
ABM Agenzia Brevetti & Marchi
Iscritto all'albo N. 544

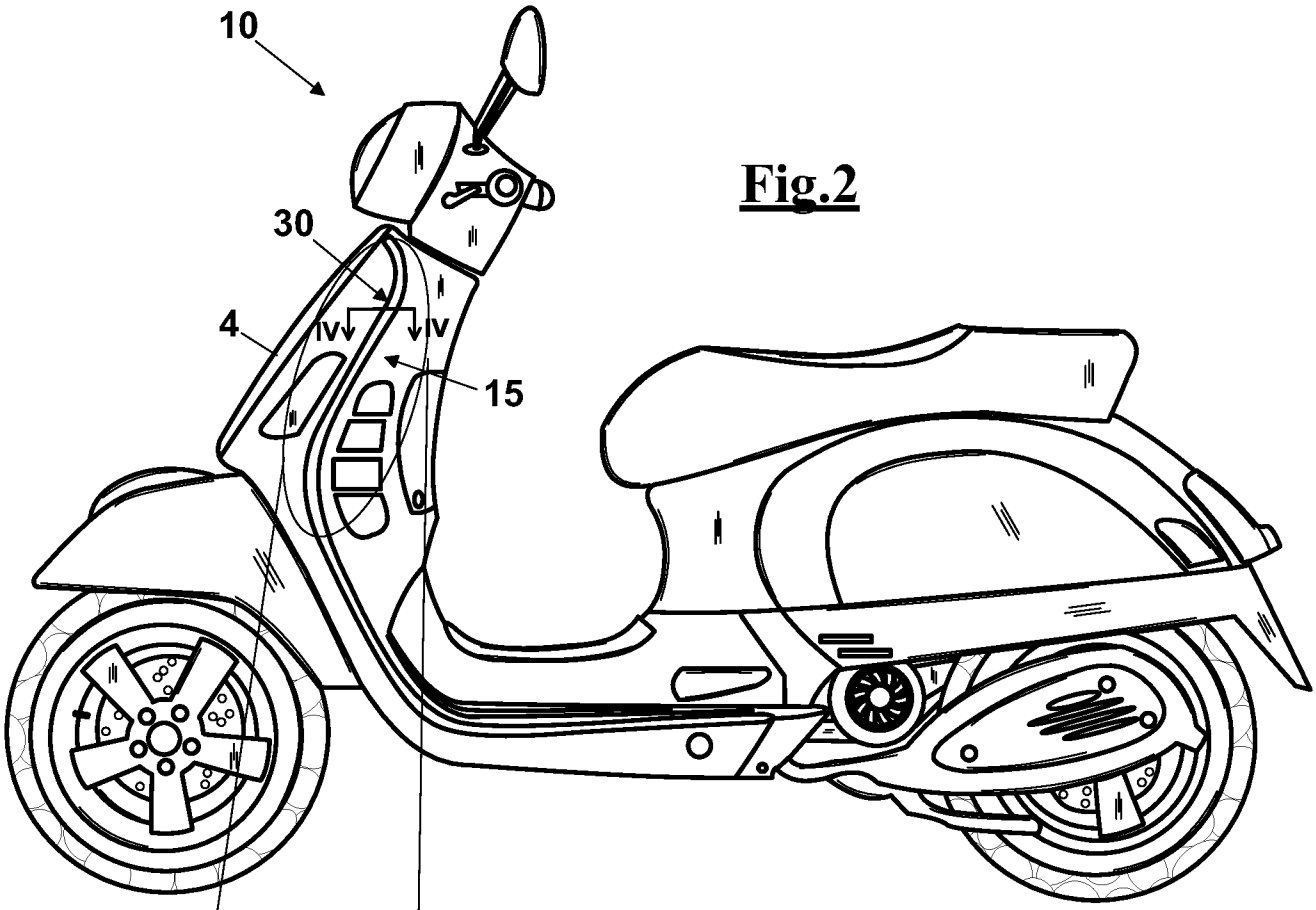


Fig.2

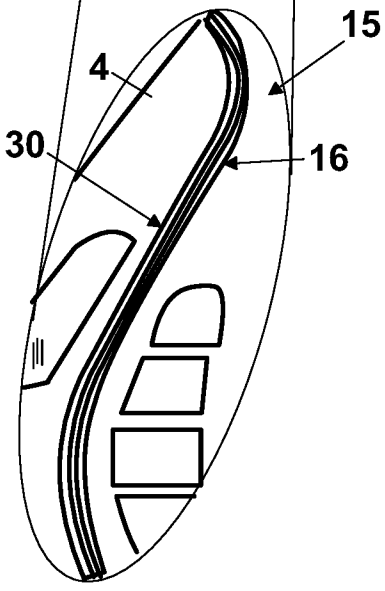


Fig.2A

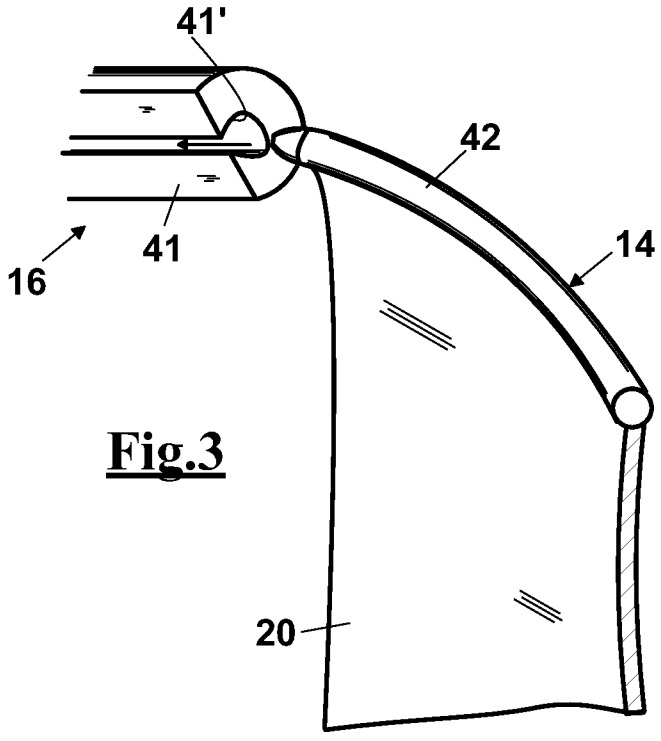


Fig.3

Ing. Marco Celestino
ABM Agenzia Brevetti & Marchi
Iscritto all'albo N. 544

Fig.4A

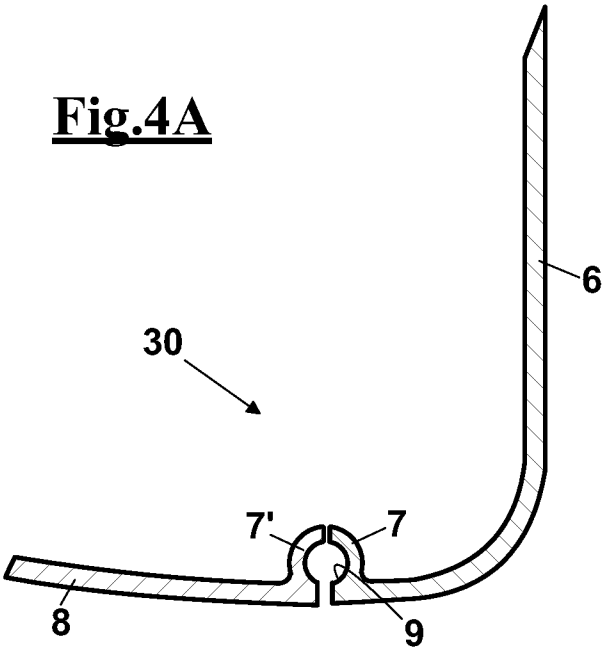


Fig.4B

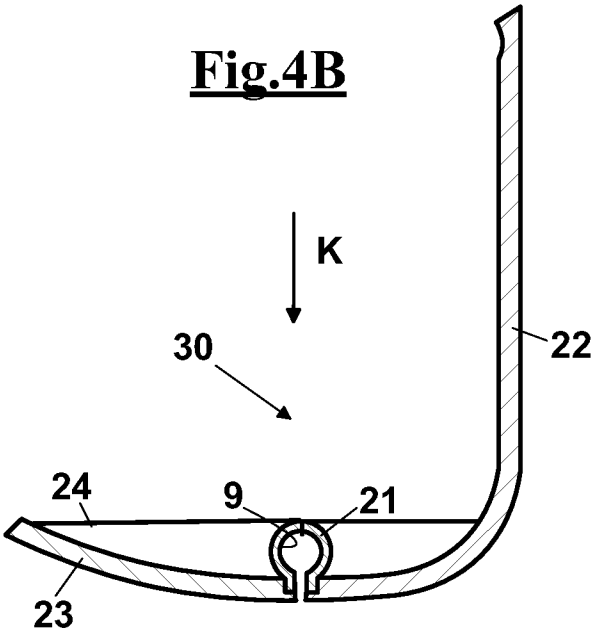


Fig.4C

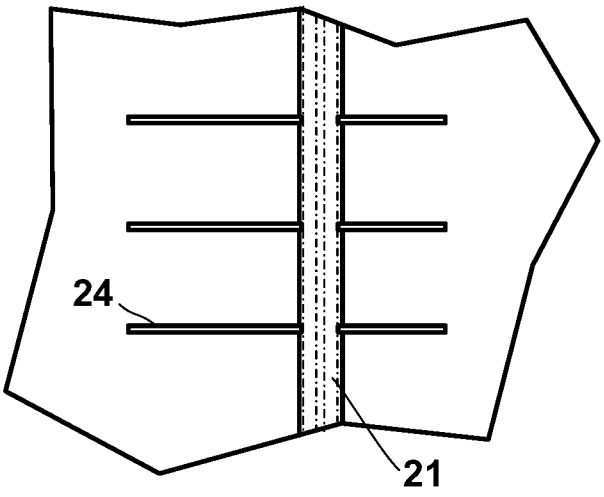
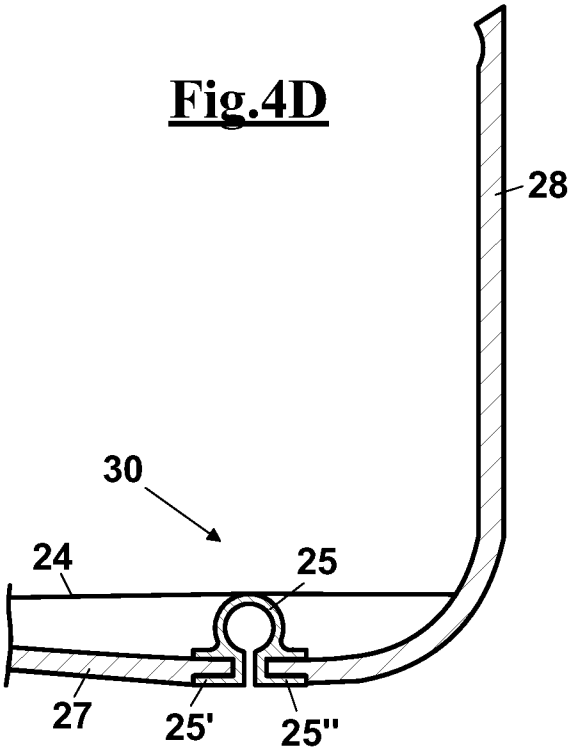


Fig.4D



Ing. Marco Celestino
ABM Agenzia Brevetti & Marchi
Iscritto all'albo N. 544

Fig.4E

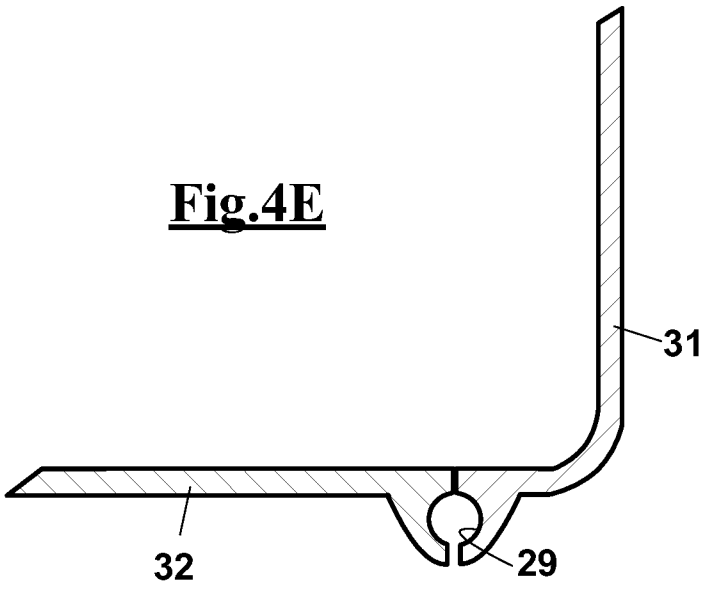


Fig.4E'

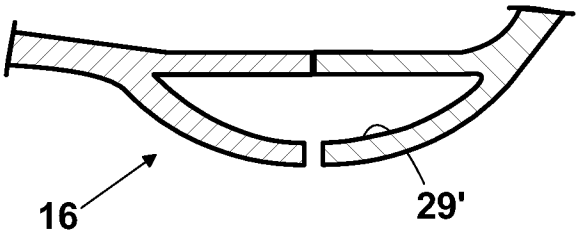


Fig.4F

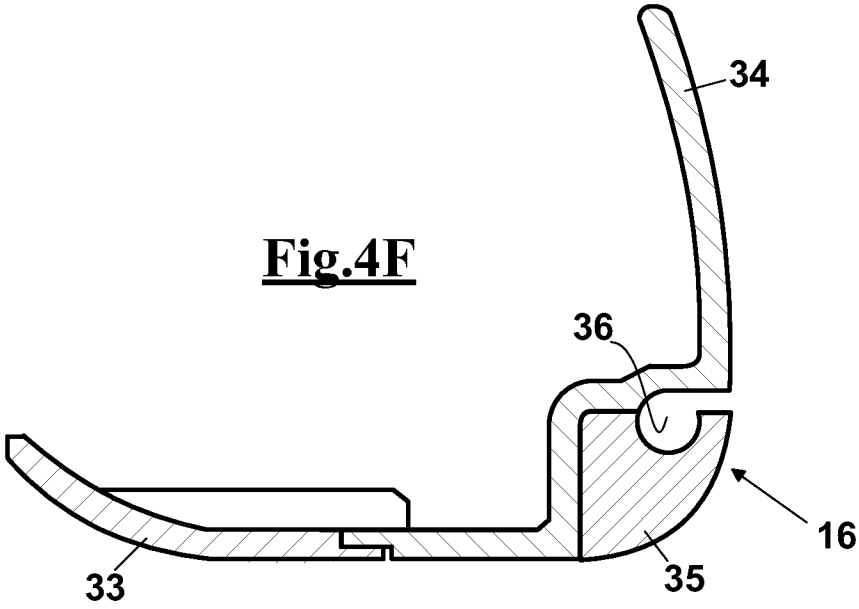
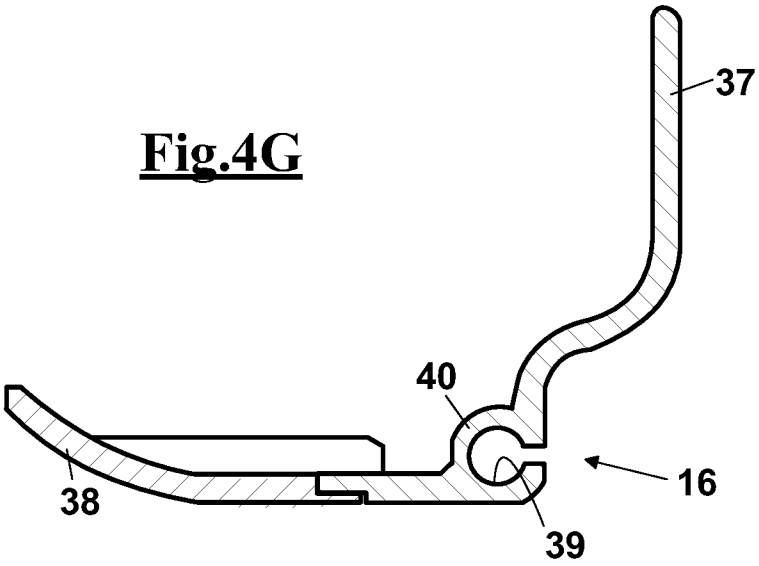


Fig.4G



Ing. Marco Celestino
ABM Agenzia Brevetti & Marchi
Iscritto all'albo N. 544

Fig.5

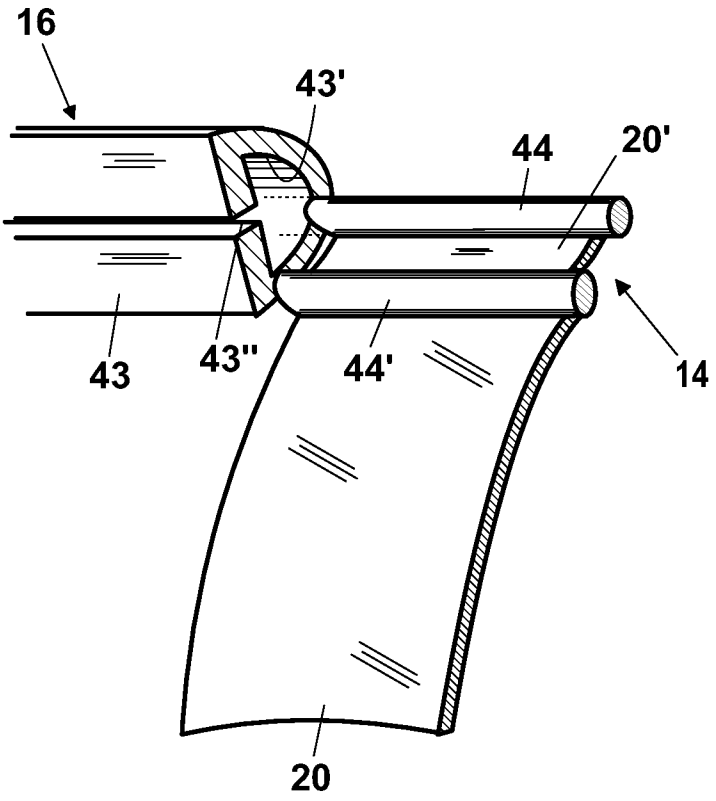
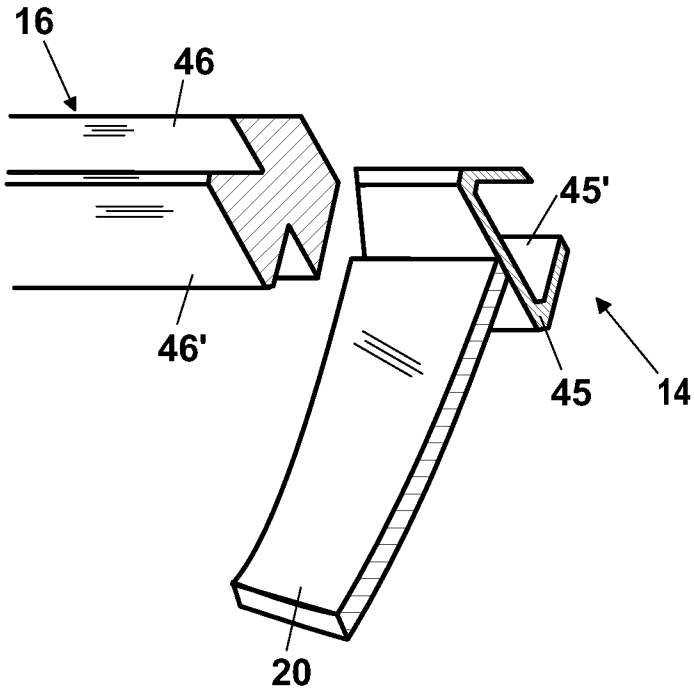


Fig.6



Ing. Marco Celestino
ABM Agenzia Brevetti & Marchi
Iscritto all'albo N. 544

Fig.7

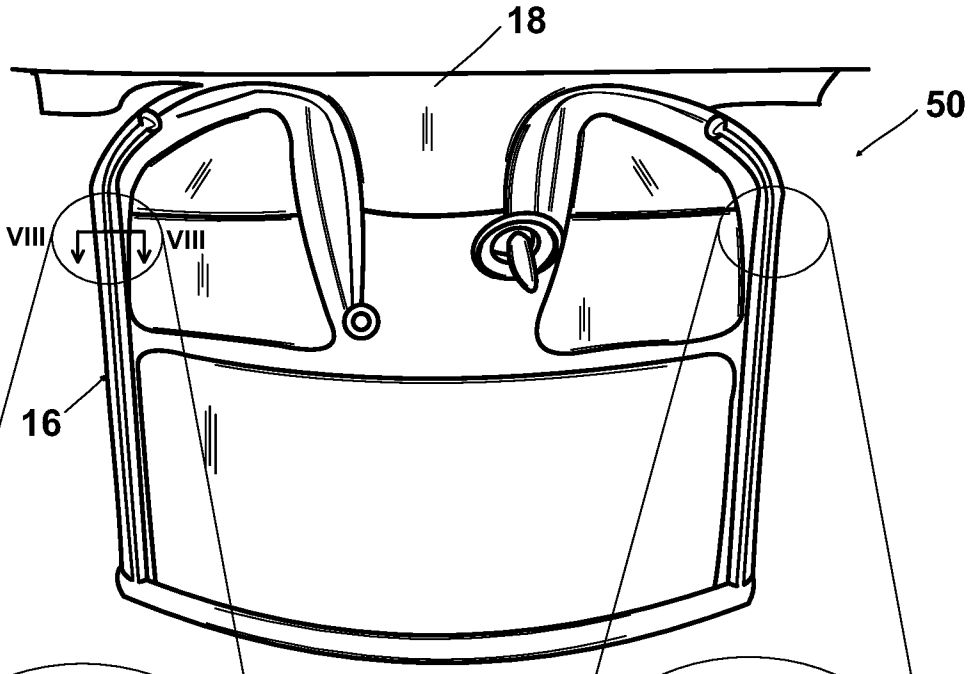
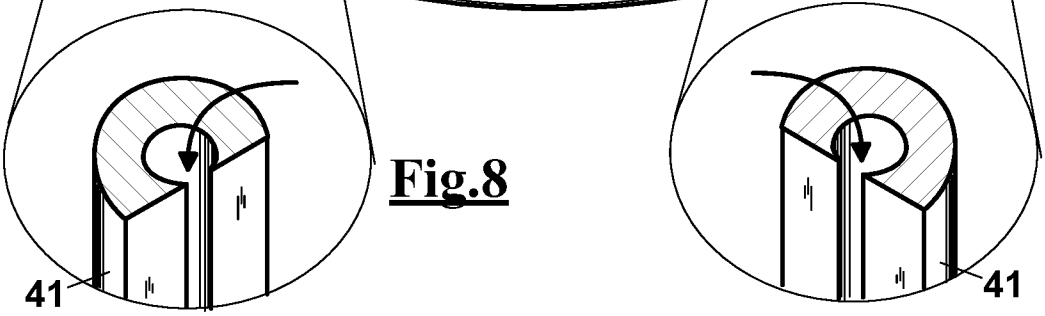


Fig.8



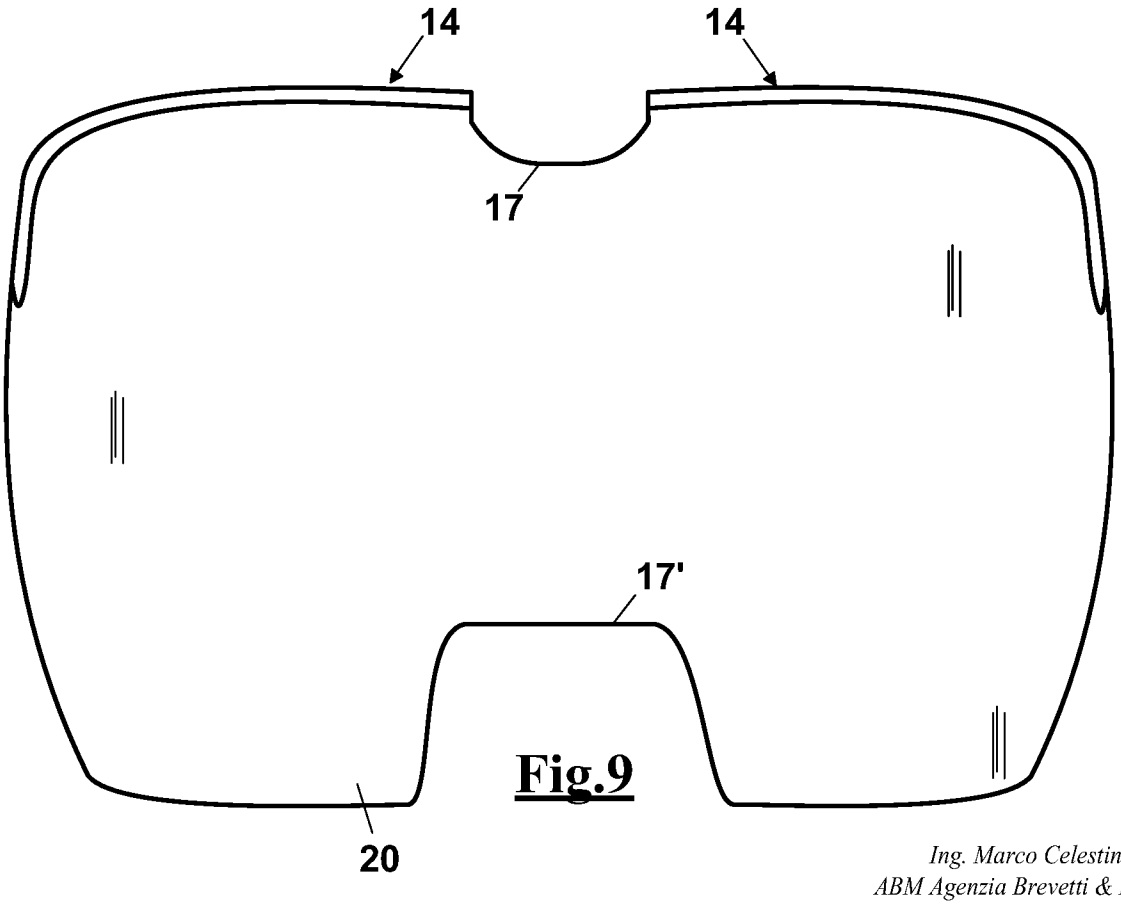


Fig.9

Ing. Marco Celestino
ABM Agenzia Brevetti & Marchi
Iscritto all'albo N. 544

Fig.10

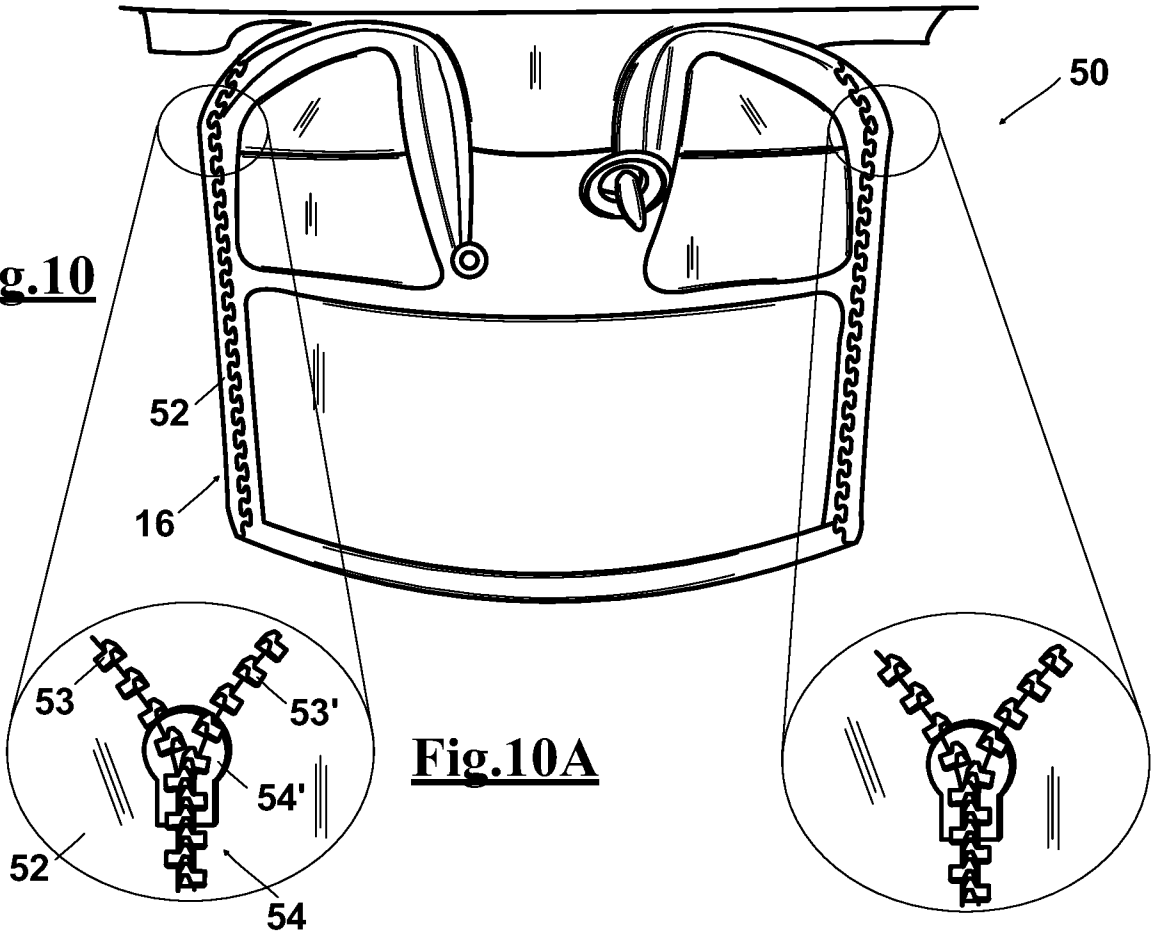


Fig.10A

Fig.11

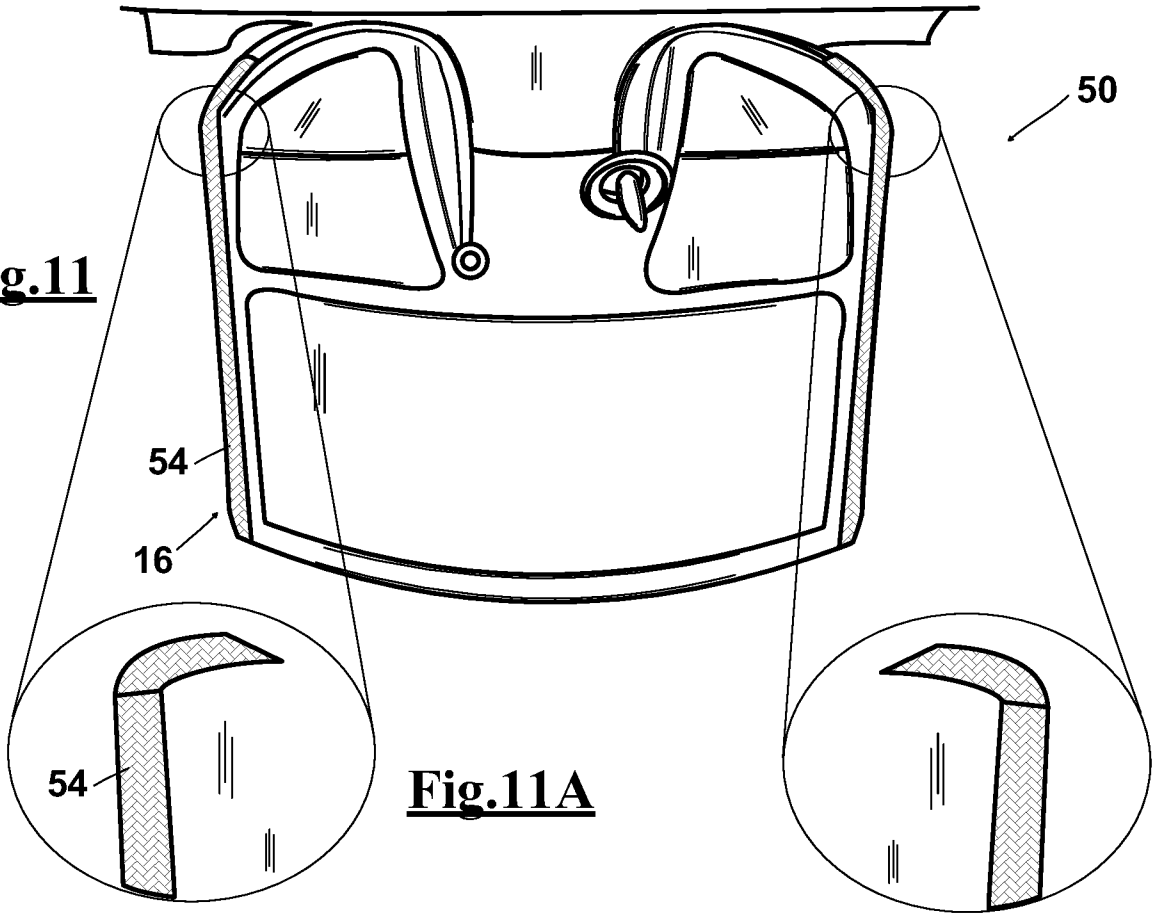
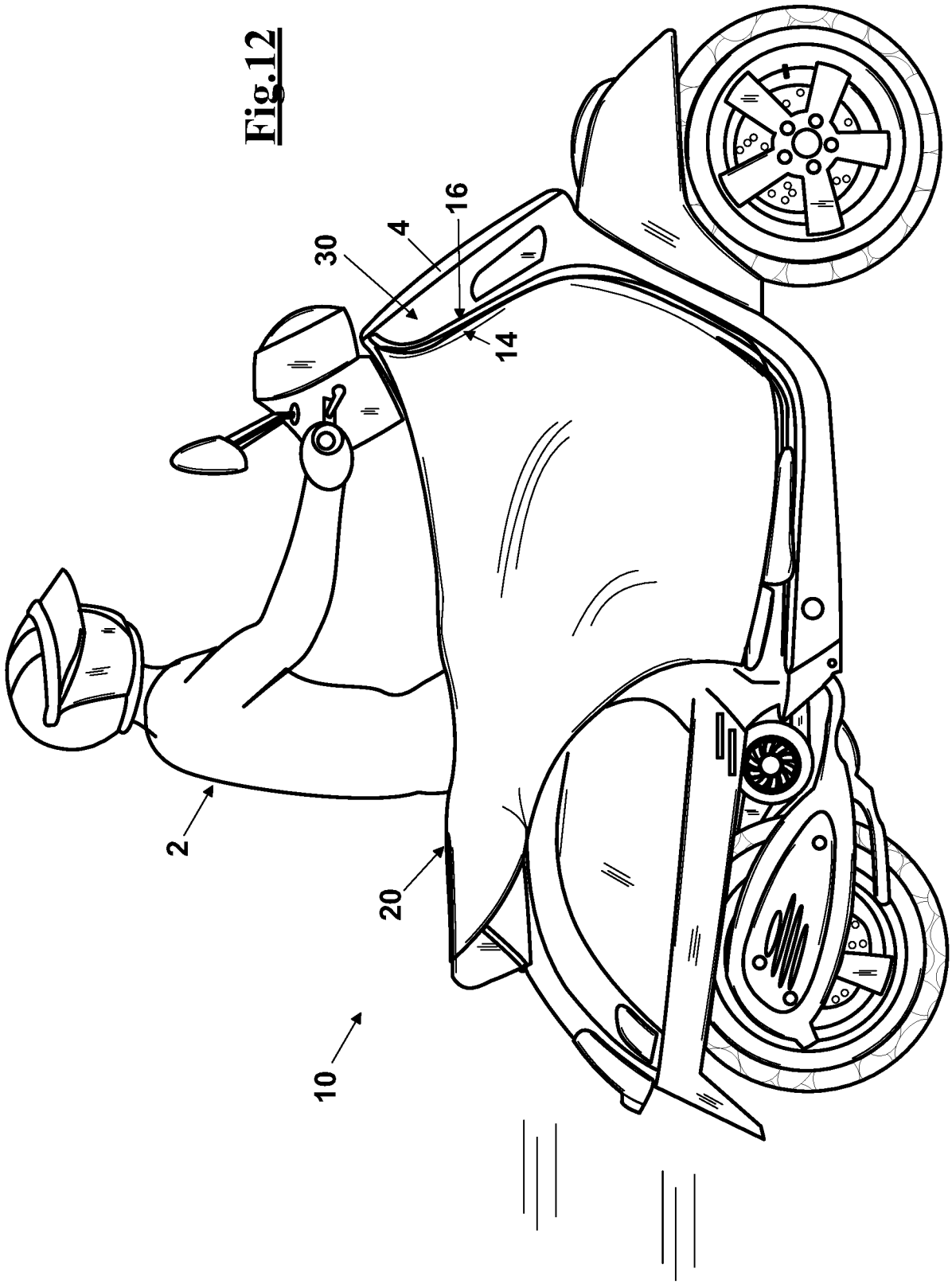


Fig.11A

Ing. Marco Celestino
ABM Agenzia Brevetti & Marchi
Iscritto all'albo N. 544

Fig.12



Ing. Marco Celestino
ABM Agenzia Brevetti & Marchi
Iscritto all'albo N. 544