

①② DEMANDE DE CERTIFICAT D'UTILITE

A3

②② Date de dépôt : 20.05.16.

③③ Priorité : 22.05.15 IT 20201500001710.

④③ Date de mise à la disposition du public de la
demande : 25.11.16 Bulletin 16/47.

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

⑥③ Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

○ Demande(s) d'extension :

⑦① Demandeur(s) : PIAGGIO & C. S.P.A. — IT.

⑦② Inventeur(s) : GUIDI EMILIANO, GRACCI ALBERTO
et CAMPANI ALESSIO.

⑦③ Titulaire(s) : PIAGGIO & C. S.P.A..

⑦④ Mandataire(s) : JACOBACCI & PARTNERS.

⑤④ PORTE-BAGAGES POUR UN VEHICULE AUTOMOBILE COMPRENANT UN CHASSIS DE VEHICULE, UN GUIDON DE DIRECTION ET UNE SELLE, ET DANS LEQUEL UN ESPACE EST DEFINI ENTRE LA SELLE ET LE GUIDON DE DIRECTION.

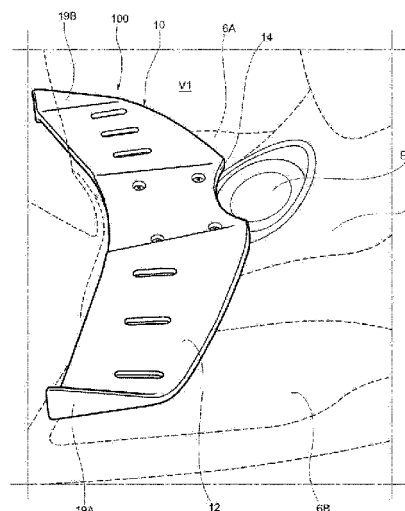
⑤⑦ L'invention concerne un porte-bagages (100) pour un véhicule (1) comprenant un moteur, un châssis de véhicule (2), une selle (3), un guidon (4) de direction et dans lequel est défini un espace entre la selle (3) et le guidon (4) de direction. Le porte-bagages comprend:

- une partie d'appui (10) comprenant un premier côté (11) comprenant une surface d'appui (12) pour supporter une charge (L1) à transporter et un deuxième côté (13) opposé au premier côté;

- au moins un élément d'espacement (18, 21) qui s'étend à partir du deuxième côté (13) de ladite partie d'appui (10) en direction transversale par rapport à la surface d'appui (12);

- au moins un élément de fixation (21A, 22) pour fixer de manière amovible le porte-bagages au châssis (2) de véhicule, ledit au moins un élément de fixation (21A, 22) étant associé audit au moins un élément d'espacement (18, 21).

En variante, l'au moins un élément d'espacement peut être connecté de manière stable au châssis de véhicule dans l'espace (V1) défini entre la selle (3) et le guidon (4) de direction.



PORTE-BAGAGES POUR UN VÉHICULE À MOTEUR COMPRENANT UN
CHÂSSIS DE VÉHICULE, UN GUIDON DE DIRECTION ET UNE SELLE
ET DANS LEQUEL EST DÉFINI UN ESPACE ENTRE LE GUIDON DE
DIRECTION ET LA SELLE

5

DESCRIPTION

La présente invention concerne le secteur technique des accessoires pour transporter une charge sur un véhicule à moteur comprenant un châssis de véhicule, un guidon de direction et une selle, et dans lequel un
10 espace est défini entre le guidon de direction et la selle. Plus particulièrement, la présente invention concerne un porte-bagages tel que défini dans le préambule de la revendication 1.

15 En se référant par exemple et de manière non limitative au secteur des scooters, il est connu des scooters du type comprenant un moteur, un châssis de véhicule, une selle, et un guidon de direction et dans lequel un espace est défini entre la selle et le guidon
20 de direction. En fonction de la configuration de la partie du scooter comprise entre le guidon de direction et la selle, il est possible de classer ces types de scooters en scooters munis de ce qui est appelé un « repose-pieds plat » et en scooters muni de ce qui est
25 appelé un « tunnel central ». Le repose-pieds plat est en pratique un unique repose-pieds pour l'appui des pieds du conducteur qui a une configuration essentiellement plate

et qui s'étend de manière continue entre les deux côtés opposés du scooter. Le tunnel central est au contraire une partie de la carrosserie du scooter qui s'étend généralement de manière centrale dans la partie comprise
5 entre la selle et le guidon de direction. Le tunnel central sépare deux portions d'appui pour les pieds, prévues respectivement pour l'appui des pieds droit et gauche du conducteur, et fait saillie vers le haut par rapport à ces portions d'appui. Comme cela est connu, le
10 tunnel central a pour fonction d'augmenter l'espace interne du scooter afin de pouvoir utiliser cet espace par exemple pour un châssis plus robuste, pour loger la batterie, pour augmenter le volume du réservoir du carburant etc.

15 Pour transporter une charge sur un scooter du type mentionné ci-dessus, une solution traditionnelle consiste à équiper le scooter de ce qui est appelé une « mallette », laquelle est normalement constituée d'un conteneur en forme de boîte réalisé en matière plastique
20 relativement rigide. Une mallette traditionnelle est généralement positionnée sur la partie arrière du scooter derrière le conducteur et comprend généralement une partie inférieure de logement, qui définit un compartiment porte-objets, et un couvercle supérieur
25 articulé par charnières à la partie inférieure. Normalement, les mallettes traditionnelles sont équipées d'une serrure à clé prévue entre la partie inférieure de

logement et le couvercle pour maintenir la mallette durant les déplacements du scooter et durant les arrêts. Un inconvénient des mallettes de type traditionnel est représenté par le fait que le prélèvement ou
5 l'introduction d'un objet dans la mallette peut s'avérer relativement peu pratique. En effet, pour prendre par exemple un objet de la mallette, le conducteur doit descendre du scooter et ouvrir et refermer la mallette à l'aide de la clé correspondante.

10 Pour ce qui concerne en particulier les scooters équipés d'un tunnel central, une autre solution pour le transport d'objets, qui peut être prévue en plus ou en substitution d'une mallette traditionnelle, est représentée par ce qu'on appelle des « sacs tunnel".
15 Comme cela est connu, ces derniers sont des conteneurs porte-objets destinés à être fixés dans l'espace compris entre la selle et le guidon de direction de manière à être disposés durant l'utilisation entre les jambes du conducteur. Les sacs tunnel sont généralement réalisés
20 avec un tissu relativement flexible. Outre la possibilité de constituer un compartiment de transport auxiliaire par rapport à une mallette traditionnelle les sacs tunnel présentent également l'avantage de permettre au conducteur la possibilité de prélever un objet du sac
25 tunnel plus facilement et sans avoir à descendre du scooter. D'autre part, par rapport à une mallette traditionnelle, les sacs tunnel ont habituellement une

capacité plus limitée et permettent donc de transporter des charges relativement petites. Par exemple, un sac tunnel ne permet généralement pas de transporter une caisse d'eau avec 6 bouteilles de 1,5 litres ou une
5 petite valise. Par ailleurs, les sacs tunnel présentent l'inconvénient d'être relativement encombrants même quand ils sont vides. En effet, du fait qu'ils sont relativement volumineux et logés entre les jambes du conducteur, ils peuvent constituer une entrave non
10 négligeable quand le conducteur doit monter ou descendre du scooter.

Un but général de la présente invention est de mettre à disposition un accessoire pour transporter un objet ou une charge sur un véhicule à moteur comprenant
15 un châssis de véhicule, un guidon de direction et une selle, et dans lequel un espace est défini entre le guidon de direction et la selle, qui permette de remédier au moins en partie aux inconvénients traités ci-dessus en référence à la technique connue.

20 Un but particulier de la présente invention est de mettre à disposition un accessoire pour transporter des objets sur un véhicule à moteur du type indiqué ci-dessus, dans lequel cet accessoire permet de charger/décharger un objet ou une charge et d'avoir accès
25 à cet objet ou cette charge d'une manière relativement plus aisée par rapport aux solutions de la technique connue telles que traitées ci-dessus, en créant en outre

une entrave relativement limitée par rapport à ces solutions connues en l'absence de charges à transporter.

Ces buts ainsi que d'autres sont atteints au moyen d'un porte-bagages tel que défini dans la revendication 1
5 ci-jointe dans sa forme plus générale et dans les revendications dépendantes selon certains modes de réalisation particuliers.

Un objet de la présente invention est constitué également par un kit tel que défini dans la revendication
10 12.

En outre, un objet de la présente invention est constitué également par un porte-bagages tel que défini dans la revendication 13.

Un objet de la présente invention est constitué par
15 un véhicule tel que défini dans la revendication 14.

L'invention sera mieux comprise à la lecture de la description détaillée suivante de ses modes de réalisation, fournie à titre illustratif et par conséquent absolument pas limitatif, en référence aux
20 dessins annexés, sur lesquels :

la Figure 1 représente une vue en perspective dans laquelle est représenté partiellement un scooter muni d'un kit comprenant un porte-bagages selon un mode de réalisation actuellement préféré, et une charge fixée au
25 scooter au moyen de ce kit ;

la Figure 2 représente une vue en perspective de dessus du porte-bagages du kit de la Figure 1 et d'une

partie du scooter de la Figure 1 ;

la Figure 3 représente une vue éclatée en perspective de dessus du porte-bagages de la Figure 1 et d'une partie du scooter de la Figure 1 ;

5 - la Figure 4 représente une vue en coupe partielle en perspective dans laquelle est illustré le porte-bagages de la Figure 1 fixé à une partie du scooter de la Figure 1 ; et

10 - la Figure 5 représente une vue en coupe partielle en perspective similaire à la Figure 4, dans laquelle est illustrée une variante du mode de connexion du porte-bagages de la Figure 1 au scooter de la Figure 1 ;

Sur les figures annexées, des éléments identiques ou similaires seront indiqués par les mêmes numéros de
15 référence.

Dans la description qui suit, les termes inférieur, supérieur, avant, arrière, gauche, droit, vertical, horizontal, et d'autres termes analogues employés pour décrire un porte-bagages selon la présente description
20 doivent être considérés comme se référant au porte-bagages monté ou de toute façon solidaire du véhicule avec lequel le porte-bagages est destiné à être solidaire et dans une condition normale d'utilisation du porte-bagages. En particulier, les termes avant, arrière,
25 gauche, droit doivent être considérés comme se référant à la direction normale de marche de ce véhicule.

En se référant aux figures annexées, un véhicule à

moteur (partiellement représenté sur les figures) a été
indiqué de manière générale par le numéro de référence 1.
Dans l'exemple, le véhicule à moteur 1 est en particulier
un scooter 1. Sur les Figures 1 à 3, le scooter 1 ou des
5 parties de ce scooter sont représentés au moyen de lignes
en pointillés. Le scooter 1 est un scooter du type
comprenant un moteur (non représenté), un châssis de
véhicule 2 (une partie de ce châssis est représentée sur
la Figure 4), une selle 3 et un guidon 4 de direction. Un
10 espace V1 (Figure 2) est défini entre la selle 3 et le
guidon 4 de direction. De préférence, l'espace V1 est
prévu pour recevoir les jambes du conducteur du scooter
1. Il faut toutefois noter que les enseignements de la
présente description ne sont pas limités à un scooter à
15 moteur, mais sont en général applicables à un véhicule à
moteur comprenant un châssis de véhicule, un guidon de
direction et une selle, et dans lequel un espace est
défini entre le guidon de direction et la selle. Par
exemple, les enseignements de la présente description
20 sont également applicables à une bicyclette électrique.

En se référant à la Figure 1, une charge L1 à
transporter au moyen du scooter 1 est arrimée au scooter
1 de préférence par l'intermédiaire d'un kit de pièces
100, 42 selon un mode de réalisation préféré. La charge
25 L1, représentée sur la Figure 1 avec des lignes en
pointillés, peut comprendre par exemple une caisse d'eau,
comme par exemple une caisse d'eau comprenant 6

bouteilles de 1,5 litre, un petit bagage, un colis, etc.
Le kit 100, 42 comprend un porte-bagages 100 selon un
mode de réalisation actuellement préféré. Il faut noter
que, là où la législation d'un pays le permet, le porte-
5 bagages 100 peut également être utilisé pour transporter
une personne, par exemple un enfant.

En se référant à la Figure 3, le porte-bagages 100
comprend une partie d'appui 10. De préférence, la partie
d'appui 10 s'étend horizontalement ou sensiblement
10 horizontalement. La partie d'appui 10 comprend un premier
côté 11 ou première face 11 ou côté supérieur 11. Le
premier côté 11 comprend une surface d'appui 12 pour
supporter la charge L1 à transporter. En outre, la partie
d'appui 10 comprend un deuxième côté 13 (Figure 4) ou
15 deuxième face 13 ou côté inférieur 13, opposé au premier
côté 11. Selon un mode de réalisation préféré, la partie
d'appui 10 comprend un bord libre 14A, 14B, 14C, 15, 16,
17 s'étendant autour de la surface d'appui 12. Le bord
libre 14A, 14B, 14C, 15, 16, 17 comprend un première
20 portion 14A, 14B, 14C de bord et une deuxième portion 16
de bord opposée à la première portion de bord 14A, 14B,
14C. En outre, le bord libre 14A, 14B, 14C, 15, 16, 17
comprend de préférence une troisième et une quatrième
portion 15, 17 de bord opposées entre elles, qui sont
25 interposées entre ladite première portion 14A, 14B, 14C
de bord et ladite deuxième portion 16 de bord. La
première portion 14A, 14B, 14C de bord et la deuxième

portion 16 de bord sont respectivement une portion de bord arrière et une portion de bord avant. La troisième portion 15 de bord et la quatrième portion 17 de bord sont des portions de bord latérales, et plus
5 particulièrement sont respectivement une portion de bord gauche 15 et une portion de bord droite 17.

En se référant à la Figure 3 et la Figure 4, selon un mode de réalisation préféré, le porte-bagages 100 comprend un support de montage 20 et la partie d'appui 10
10 est une partie en forme de plaque 10 pouvant être fixée de manière amovible au support de montage 20. De préférence, la partie d'appui 10 est réalisée en matière plastique et le support de montage 20 est réalisé en matériau métallique. Selon un mode de réalisation
15 préféré, le support de montage 20 est disposé en correspondance d'une portion centrale de la partie d'appui 10. Le support de montage 20 comprend au moins un premier élément d'espacement 21 et, de préférence encore, une pluralité de premiers éléments d'espacement 21, par
20 exemple trois premiers éléments d'espacement 21, qui sont disposés par exemple suivant les sommets d'un triangle isocèle ou d'un triangle équilatéral. Les premiers éléments d'espacement 21 ont de préférence une configuration cylindrique et font saillie en direction
25 transversale, et de préférence encore orthogonale, par rapport à une portion en forme de plaque de support 24 du support de montage 20. Dans l'exemple, les premiers

éléments d'espacement 21 s'étendent verticalement vers le bas à partir de la portion en forme de plaque 24. De préférence, les éléments d'espacement 21 sont formés d'une seule pièce avec la portion en forme de plaque 24.

5 En variante, les éléments d'espacement 21 peuvent être des éléments séparés de la portion en forme de plaque 24 ou encore peuvent être des éléments séparés de la portion 24 qui sont soudés à la portion 24. Dans l'exemple illustré, les premiers éléments d'espacement 21 ont une

10 longueur mesurée en direction orthogonale à la surface d'appui 12, c'est-à-dire en direction verticale, qui est égale à 45 mm. De préférence, une pluralité de deuxièmes éléments d'espacement 18 est prévue dans la partie d'appui 10. Les deuxièmes éléments d'espacement 18 ont de

15 préférence une configuration cylindrique et font saillie à partir du deuxième côté 13 de la partie d'appui 10 en direction transversale, et de préférence encore en direction orthogonale, par rapport à la surface d'appui 12. Dans l'exemple, les deuxièmes éléments d'espacement

20 18 font saillie verticalement vers le bas à partir du deuxième côté 13 de la partie d'appui 10. Selon un mode de réalisation préféré, la partie d'appui 10 comprend de manière non limitative quatre deuxièmes éléments d'espacement 18 qui sont disposés de préférence suivant

25 les sommets d'un rectangle ou d'un carré.

Dans l'exemple illustré, les deuxièmes éléments d'espacement 18 ont une longueur mesurée en direction

orthogonale à la surface d'appui 12, c'est-à-dire en direction verticale, qui est égale à 28 mm.

La partie d'appui 10 est de préférence fixée de manière amovible au support de montage 20. Dans ce but,
5 la partie d'appui 10 est de préférence boulonnée au support de montage 20, par exemple au moyen de quatre boulons d'accouplement comprenant quatre vis d'accouplement 31 adaptées pour traverser quatre premiers trous d'accouplement correspondants 32 ménagés dans les
10 deuxièmes éléments d'espacement 18 et quatre deuxièmes trous d'accouplement correspondants 33 ménagés dans le support de montage 20.

Pour fixer de manière amovible le porte-bagages 100 au châssis 2, le porte-bagages 100 comprend de préférence
15 une pluralité d'éléments de fixation 21A, 22. De préférence, cette pluralité d'éléments de fixation 21A, 22 comprend des premiers éléments de fixation 21A associés chacun par exemple à un premier élément d'espacement respectif 21 et des deuxièmes éléments de
20 fixation 22 adaptés pour coopérer avec les premiers éléments de fixation 21A pour fixer le support de montage 20 au châssis 2. Selon un mode de réalisation préféré, les premiers éléments de fixation 21A comprennent une pluralité de trous de fixation 21A, dans l'exemple trois
25 trous de fixation 21A, chacun desquels est prévu dans un élément d'espacement respectif 21. En outre, les deuxièmes éléments de fixation 22 comprennent une

pluralité de vis de fixation 22, dans l'exemple trois vis de fixation 22, chacune desquelles est adaptée pour traverser un trou de fixation respectif 21A. Comme cela peut être observé sur la Figure 1, la Figure 2 et la Figure 4, le porte-bagages 100 est fixé au châssis 2 de véhicule dans l'espace V1 défini entre la selle 3 et le guidon 4 de direction. De préférence encore, le porte-bagages 100 est fixé à une portion 2A (Figure 4) du châssis 2 située en correspondance du tunnel centrale 5.

De manière connue en soi, le tunnel central 5 est une partie de la carrosserie du scooter 1 qui s'étend centralement dans la partie comprise entre la selle 3 et le guidon 4. Le tunnel central 5 sépare deux portions d'appui 6A, 6B pour les pieds (Figure 1 et Figure 2) prévues respectivement pour l'appui des pieds gauche et droit du conducteur et fait saillie vers le haut par rapport à ces portions d'appui 6A, 6B. Comme cela est connu, le tunnel central 5 a pour fonction d'augmenter l'espace interne du scooter 1 de manière à pouvoir utiliser cet espace par exemple pour un châssis plus robuste, pour loger la batterie, pour augmenter le volume du réservoir du carburant etc.

Toujours en se référant à la Figure 4, il est possible d'observer que, selon un mode de réalisation préféré, des troisièmes éléments de fixation 23, 23A sont associés au châssis 2 de véhicule, lesquels sont adaptés pour coopérer ou s'accoupler avec les premiers éléments

de fixation 21A, 22 précités. Dans l'exemple, les troisièmes éléments de fixation 23 comprennent trois éléments de blocage 23, comme par exemple des plaquettes élastiques de blocage 23 ou des écrous de blocage, et
5 trois trous 23A de châssis. Chaque élément de blocage 23 et chaque trou de châssis 23A est adapté pour être traversé par une vis de fixation respective 22. Chaque élément de blocage 23 est adapté pour bloquer une vis de fixation respective 22.

10 Selon un mode de réalisation préféré, quand le porte-bagages 100 est monté sur le scooter 1, les premiers éléments d'espacement 21 traversent une partie de la carrosserie du scooter 1, et de préférence encore une ou plusieurs parties, réalisées par exemple en
15 matière plastique, du tunnel central 5. De préférence, les premiers éléments d'espacement 21 traversent au moins en partie des trous de montage respectifs 23B, dans l'exemple trois trous de montage 23B, prévus dans le tunnel central 5 du scooter 1. De préférence, les trous
20 de montage 23B s'étendent à travers une portion en plastique sélectivement amovible du tunnel central 5.

En se référant à la Figure 1, il faut observer que, selon un mode de réalisation préféré, quand le porte-bagages 100 est monté sur le scooter 1, la partie d'appui
25 10 est avantageusement disposée à une distance prédéterminée H1 des portions d'appui 6A, 6B pour les pieds du conducteur. De préférence, la distance H1 est

telle qu'elle permette au conducteur d'introduire les pieds entre les portions d'appui 6A, 6B et la partie d'appui 10. Ceci permet avantageusement de transporter la charge L1 de manière pratique et d'optimiser en outre
5 l'espace à disposition de manière à augmenter le plus possible la surface d'appui 12. Dans l'exemple, la distance H1 est égale à environ 125 mm. Il faut observer en outre que les premiers et les deuxièmes éléments d'espacement 18, 21 permettent avantageusement d'écarter
10 verticalement la partie d'appui 10 du châssis 2 et de la carrosserie du scooter 1. En particulier, dans l'exemple, les premiers et les deuxièmes éléments d'espacement 18, 21 permettent avantageusement d'écarter verticalement la partie d'appui 10 du tunnel central 5. De cette manière,
15 le risque que la charge L1 puisse endommager la carrosserie du scooter est réduit, et en particulier le tunnel central 5, par exemple en détériorant sa peinture.

En se référant maintenant à la Figure 3, selon un mode de réalisation préféré, la première portion de bord
20 14A, 14B, 14C présente deux tronçons inclinés 14A, 14B de bord qui s'étendent de manière à converger dans le sens qui va de la deuxième portion 16 de bord à la première portion de bord 14A, 14B, 14C. Autrement dit, quand le porte-bagages 100 est monté au châssis 2, les deux
25 tronçons inclinés 14A, 14B s'étendent de manière à converger dans le sens qui va du côté avant vers le côté arrière du scooter 1. Autrement dit encore, quand le

porte-bagages 100 est monté sur le châssis 2, les deux tronçons inclinés 14A, 14B s'étendent de manière à converger dans le sens qui va du guidon 4 vers la selle 3.

5 Selon un mode de réalisation préféré, la première portion de bord 14A, 14B, 14C comprend un tronçon 14C de bord profilé de manière à définir un évidement central qui est de préférence interposé entre les deux tronçons inclinés 14A, 14B, dans le cas où les tronçons inclinés
10 14A, 14B sont prévus. En se référant à la Figure 2, il est possible d'observer que quand le porte-bagages 100 est monté sur le scooter 1, le tronçon 14C de bord profilé est disposé à proximité ou en correspondance d'un bouchon P1 pour le réservoir du carburante du scooter 1.
15 En pratique, grâce à l'évidement central défini par le tronçon 14C, il est possible de retirer le bouchon P1 et d'introduire dans le réservoir un pistolet de remplissage pour l'approvisionnement en carburant sans avoir à démonter le porte-bagages 100 du scooter 1. En outre,
20 grâce au tronçon 14C, l'espace à disposition est optimisé de manière à augmenter le plus possible la surface d'appui 12:

 Selon un mode de réalisation préféré, la partie d'appui 10 comprend une paire de portions d'extrémité
25 opposées qui sont profilées de manière à définir des portions d'arrêt 19A, 19B pour une charge à transporter. De préférence les portions d'arrêt 19A, 19B sont

délimitées respectivement par la troisième et la quatrième portion de bord 15, 17.

Selon un mode de réalisation préféré, la partie d'appui 10 comprend des premiers éléments d'ancrage 41 pour arrimer la charge L1 au porte-bagages 100. De préférence, les premiers éléments d'ancrage 41 comprennent une pluralité de ouvertures d'ancrage 41 et de préférence encore des boutonnières d'ancrage 41 ou des fentes d'ancrage 41. Dans l'exemple, la partie d'appui 10 comprend, de manière non limitative, six boutonnières 41. Selon un mode de réalisation préféré, le kit 100, 42 comprend au moins un deuxième élément d'ancrage 42 adapté pour coopérer avec les premiers éléments d'ancrage 41 pour arrimer la charge L1 au porte-bagages 100. Autrement dit, ledit au moins un deuxième élément d'ancrage 42 est adapté pour être connecté à la partie d'appui 10 au moyen des premiers éléments d'ancrage 41. De préférence, l'au moins un élément d'ancrage 42 comprend un élément d'attache flexible 42, comme par exemple une courroie d'attache 42, qui est adapté pour traverser les ouvertures d'ancrage 41 pour arrimer la charge L1 au porte-bagages 100.

Il est évident que des modifications et/ou variantes peuvent être apportées à ce qui a été décrit ci-dessus et illustré à titre d'exemple.

Par exemple, il faut noter qu'il n'est pas strictement nécessaire que le porte-bagages 100 comprenne

la partie d'appui 10 et le support de montage 20 pouvant être accouplées entre elles de manière amovible. En effet, selon un mode de réalisation moins avantageux, par exemple parce qu'il est plus coûteux à réaliser par rapport au mode de réalisation illustré sur les figures annexées, la partie d'appui 10 et le support de montage 20 peuvent être réalisés d'une seule pièce, par exemple en matière plastique. Dans ce cas, les vis 31 et les trous 32 ne seront pas prévus, alors qu'il sera possible de prévoir par exemple seulement trois trous similaires aux trous 21A qui s'étendent à la fois à travers les premiers éléments d'espacement 21 et à travers la partie d'appui 10 et qui sont destinés à être traversés par des vis de fixation respectives pour fixer le porte-bagages au châssis 2 du scooter.

Il faut noter en outre qu'il est en général suffisant que le porte-bagages 100 comprennent au moins un élément d'espacement 18, 21 qui s'étend à partir du deuxième côté 13 de la partie d'appui 10 en direction transversale ou orthogonale par rapport à la surface d'appui 12. De préférence, cet au moins un élément d'espacement 18, 21 est disposé en correspondance d'une portion centrale de la partie d'appui 10. En outre, il est en général suffisant que le porte-bagages 100 comprenne au moins un élément de fixation 21A, 22 pour fixer de manière amovible le porte-bagages au châssis 2 de véhicule, où cet au moins un l'élément de fixation

21A, 22 est associé à l'au moins un élément d'espacement 18, 21.

Par exemple, selon un mode de réalisation (non représenté), à la place du support de montage 20
5 comprenant une pluralité de premiers éléments d'espacement 21, il sera possible par exemple de prévoir un seul élément d'espacement constitué par exemple par un unique bras de support vertical, accouplé ou formé d'une seule pièce avec la partie d'appui 10, qui s'étend à
10 partir du deuxième côté 13 de la partie d'appui 10 et auquel pourront être associés un ou plusieurs éléments de fixation pour fixer de manière amovible le porte-bagages au châssis 2 de véhicule.

Il faut noter en outre qu'il n'est en général pas
15 strictement nécessaire que le porte-bagages 100 comprenne une pluralité d'éléments de fixation 21A, 22. En général, il est suffisant en effet que le porte-bagages 100 comprenne au moins un élément d'espacement et au moins un élément de fixation associé à cet au moins un élément
20 d'espacement pour fixer de manière amovible le porte-bagages au châssis de véhicule.

Il faut noter en outre que, en général, en dimensionnant de manière appropriée l'au moins un élément d'espacement, la distance précitée H1 de la partie
25 d'appui 10 par rapport aux portions d'appui 6A, 6B peut varier entre 50 mm et 700 mm. De préférence, la distance H1 est telle qu'elle permette au conducteur du véhicule

d'insérer ou d'interposer les pieds entre les portions d'appui 6A, 6B et la partie d'appui 10.

Il faut noter en outre que, selon un autre mode de réalisation, l'au moins un élément d'espacement 18, 21
5 d'un porte-bagages selon la présente description, peut être connecté de manière stable ou intégré au châssis 2 de véhicule, c'est-à-dire connecté de manière inamovible au châssis 2 de véhicule, de préférence en correspondance de la portion 2A de châssis. A ce propos, en se référant
10 à la Figure 5, il est représenté une variante de connexion du porte-bagages 100 au châssis 2 du scooter 1. En particulier, sur la Figure 5, le support de montage 20, et plus particulièrement les premiers éléments d'espacement 21, sont soudés à la portion 2A du châssis
15 2. Par conséquent, dans ce cas, une partie du porte-bagages 100, dans le cas spécifique le support de montage 20, est fixée de manière stable au châssis 2. Dans le cas où le support de montage 20 et la partie d'appui 10 seraient formés d'une seule pièce, tout le porte-bagages
20 100 serait fixé de manière stable au scooter 1.

Il faut noter en outre qu'un porte-bagages selon la présente description peut être prévu en général, en dimensionnant de manière appropriée ledit au moins un élément d'espacement, également dans un véhicule équipé
25 d'un repose-pieds plat plutôt qu'à un scooter avec tunnel central.

Sur la base de ce qui a été décrit ci-dessus, il est

donc possible de comprendre comment un porte-bagages selon la présente description permet d'atteindre les buts mentionnés ci-dessus.

Un porte-bagages selon la présente description met
5 en effet à disposition une surface d'appui dans l'espace défini entre la selle et le guidon du véhicule permettant de poser/décharger facilement une charge sur/de la surface d'appui. En outre, l'encombrement de ce porte-bagages dans l'espace défini entre la selle et le guidon
10 est réduit de manière significative par rapport aux solutions traitées ci-dessus en référence à la technique connue.

Sans remettre en cause le principe de l'invention, les modes de réalisation et les détails de réalisation
15 pourront être amplement modifiées par rapport à ce qui a été décrit et illustré uniquement à titre d'exemple non limitatif, sans pour autant sortir du cadre de l'invention tel que défini dans les revendications jointes.

REVENDICATIONS

1. Porte-bagages (100) pour un véhicule (1) comprenant un moteur, un châssis de véhicule (2), une selle (3), un guidon (4) de direction et dans lequel est défini un espace entre la selle (3) et le guidon (4) de direction, ledit porte-bagages étant caractérisé en ce qu'il comprend :
- une partie d'appui (10) comprenant un premier côté (11) comprenant une surface d'appui (12) pour supporter une charge (L1) à transporter et un deuxième côté (13) opposé au premier côté ;
 - au moins un élément d'espacement (18, 21) qui s'étend à partir du deuxième côté (13) de ladite partie d'appui (10) en direction transversale par rapport à la surface d'appui (12) ;
 - au moins un élément de fixation (21A, 22) pour fixer de manière amovible le porte-bagages au châssis (2) de véhicule, ledit au moins un l'élément de fixation (21A, 22) étant associé audit au moins un élément d'espacement (18, 21).
2. Porte-bagages (100) selon la revendication 1, comprenant un bord libre (14A, 14B, 14C, 15, 16, 17) s'étendant autour de la surface d'appui (12), ledit bord libre (14A, 14B, 14C, 15, 16, 17) comprenant une première portion (14A, 14B, 14C) de bord et une deuxième portion

(16) de bord opposée à la première portion de bord (14A, 14B, 14C) ;

3. Porte-bagages (100) selon la revendication 1 o 2, dans
5 lequel ledit porte-bagages (100) est adapté pour être fixé au châssis (2) de véhicule dans l'espace défini entre la selle (3) et le guidon (4) de direction.

4. Porte-bagages (100) selon l'une quelconque des
10 revendications précédentes, dans lequel l'au moins un élément d'espacement (18, 21) est disposé en correspondance d'une partie centrale de la portion d'appui (10).

15 5. Porte-bagages (100) selon l'une quelconque des revendications précédentes, dans lequel ledit au moins un élément d'espacement comprend au moins un premier élément d'espacement (21), dans lequel le porte-bagages (100) comprend un support de montage (20) comprenant ledit au
20 moins un premier élément d'espacement (21) et dans lequel la partie d'appui (10) est une partie en forme de plaque (10) pouvant être fixée de manière amovible au support de montage (20).

25 6. Porte-bagages (100) selon la revendication 5, dans lequel la partie d'appui (10) est réalisée en matière plastique et le support de montage (20) est réalisé en

matériau métallique.

7. Porte-bagages (100) l'une quelconque des revendications 2 à 6, dans lequel la première portion de bord (14A, 14B, 14C) présente deux tronçons inclinés (14A, 14B) de bord qui s'étendent de manière à converger dans le sens qui va de la deuxième portion (16) de bord à la première portion de bord (14A, 14B, 14C).
8. Porte-bagages (100) l'une quelconque des revendications 2 à 7, dans lequel la première portion de bord (14A, 14B, 14C) comprend un tronçon de bord (14C) profilé de manière à définir un évidement central.
9. Porte-bagages (100) selon l'une quelconque des revendications précédentes, dans lequel la partie d'appui (10) comprend une paire de portions d'extrémité opposées qui sont profilées de manière à définir des portions d'arrêt (19A, 19B) pour une charge à transporter.
10. Porte-bagages (100) selon l'une quelconque des revendications précédentes, dans lequel ladite partie d'appui (10) comprend des premiers éléments d'ancrage (41) pour arrimer ladite charge (L1) au porte-bagages (10, 20).
11. Porte-bagages (100) selon la revendication 10, dans lequel lesdits premiers éléments d'ancrage (41) comprennent une pluralité d'ouvertures d'ancrage (41).

12. Kit de pièces comprenant un porte-bagages (100) tel que défini dans la revendication 9 ou 10 et au moins un deuxième élément d'ancrage (42) adapté pour coopérer avec lesdits premiers éléments d'ancrage (41).

5

13. Porte-bagages (100) pour un véhicule (1) comprenant un moteur, un châssis de véhicule (2), une selle (3), un guidon (4) de direction et dans lequel est défini un espace (V1) entre la selle (3) et le guidon (4) de direction, ledit porte-bagages étant caractérisé en ce qu'il comprend :

- une partie d'appui (10) comprenant un premier côté (11) comprenant une surface d'appui (12) pour supporter une charge (L1) à transporter et un deuxième côté (13) opposé au premier côté ;

- au moins un élément d'espacement (18, 21) qui s'étend à partir du deuxième côté (13) de ladite partie d'appui (10) en direction transversale par rapport à la surface d'appui (12), ledit au moins un élément d'espacement étant connecté de manière stable au châssis de véhicule dans ledit espace (V1) défini entre la selle (3) et le guidon (4) de direction.

14. Véhicule (1) du type comprenant un moteur, un châssis (2) de véhicule, une selle (3), un guidon (4) de direction et un espace défini entre la selle et le guidon de direction, ledit véhicule (1) comprenant un porte-bagages (100) tel que défini dans l'une quelconque des

25

revendications 1 à 11 ou dans la revendication 13, ledit porte-bagages étant fixé au châssis (2) de véhicule dans l'espace défini entre la selle (3) et le guidon (4) de direction.

5

15. Véhicule (1) selon la revendication 14, dans lequel ledit véhicule est un scooter (1) comprenant un tunnel central (5) et dans lequel le porte-bagages (100) est fixé à une portion de châssis (2A) du châssis (2) de
10 véhicule située en correspondance du tunnel central (5).

1/5

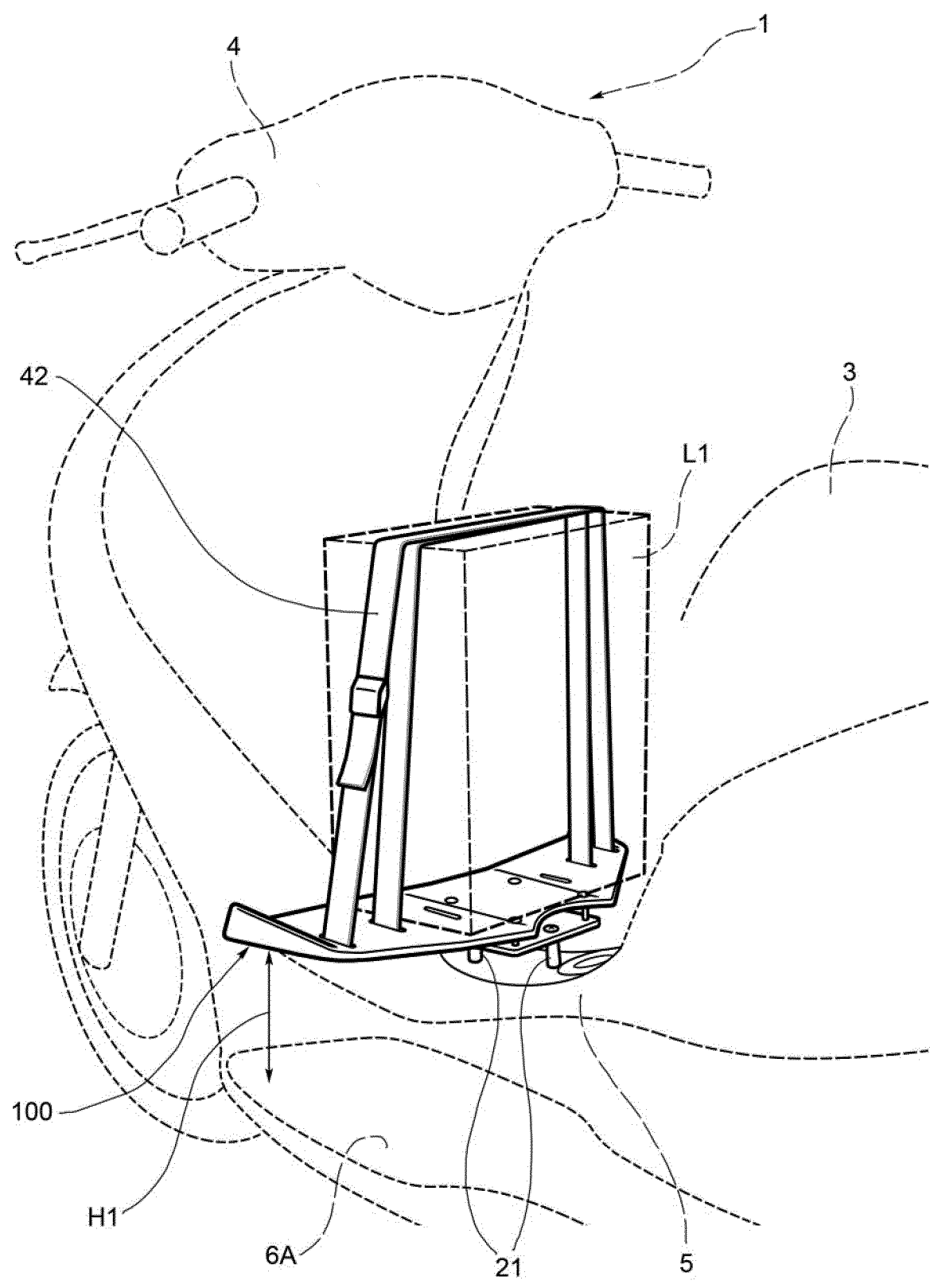


FIG. 1

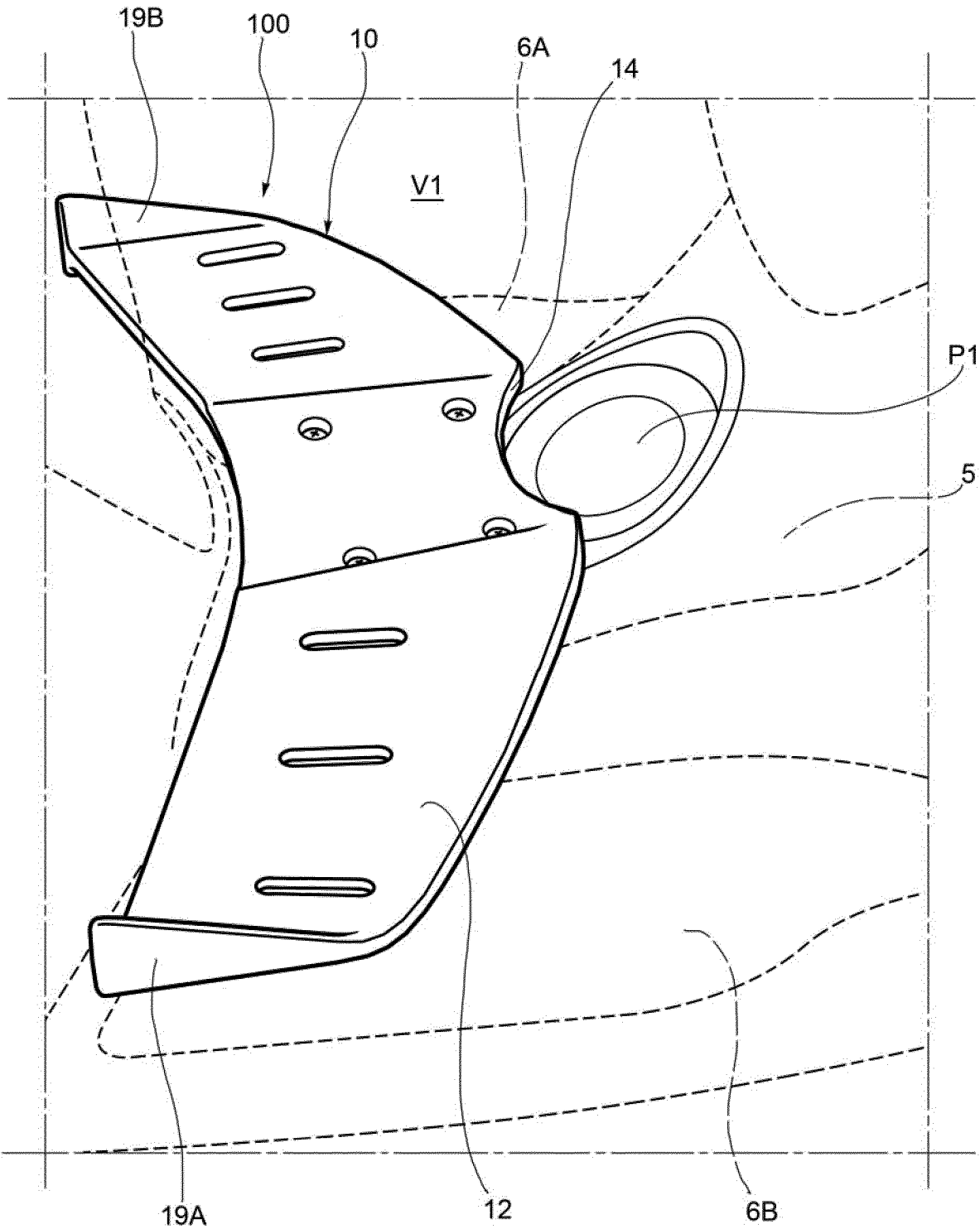
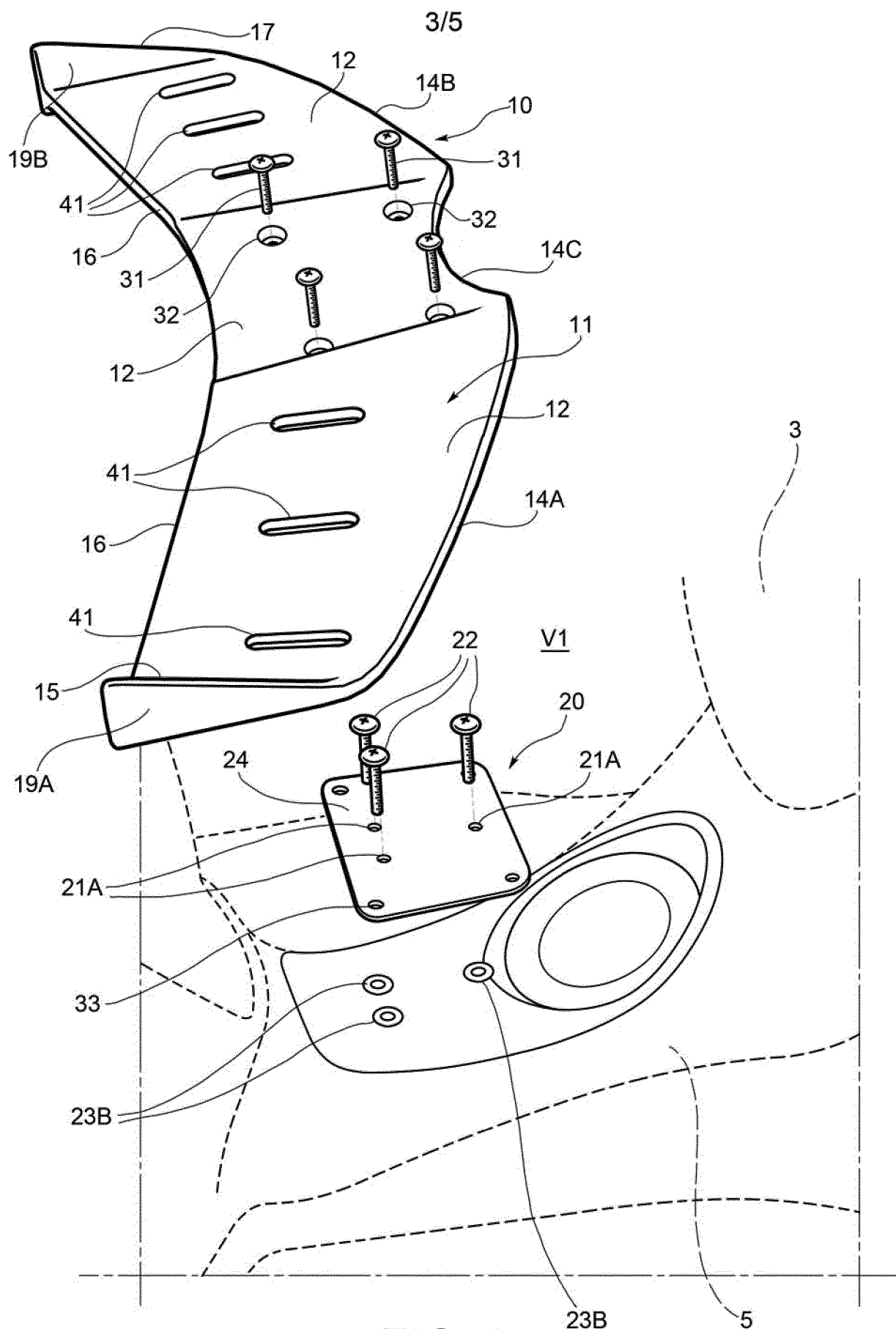


FIG. 2



4/5

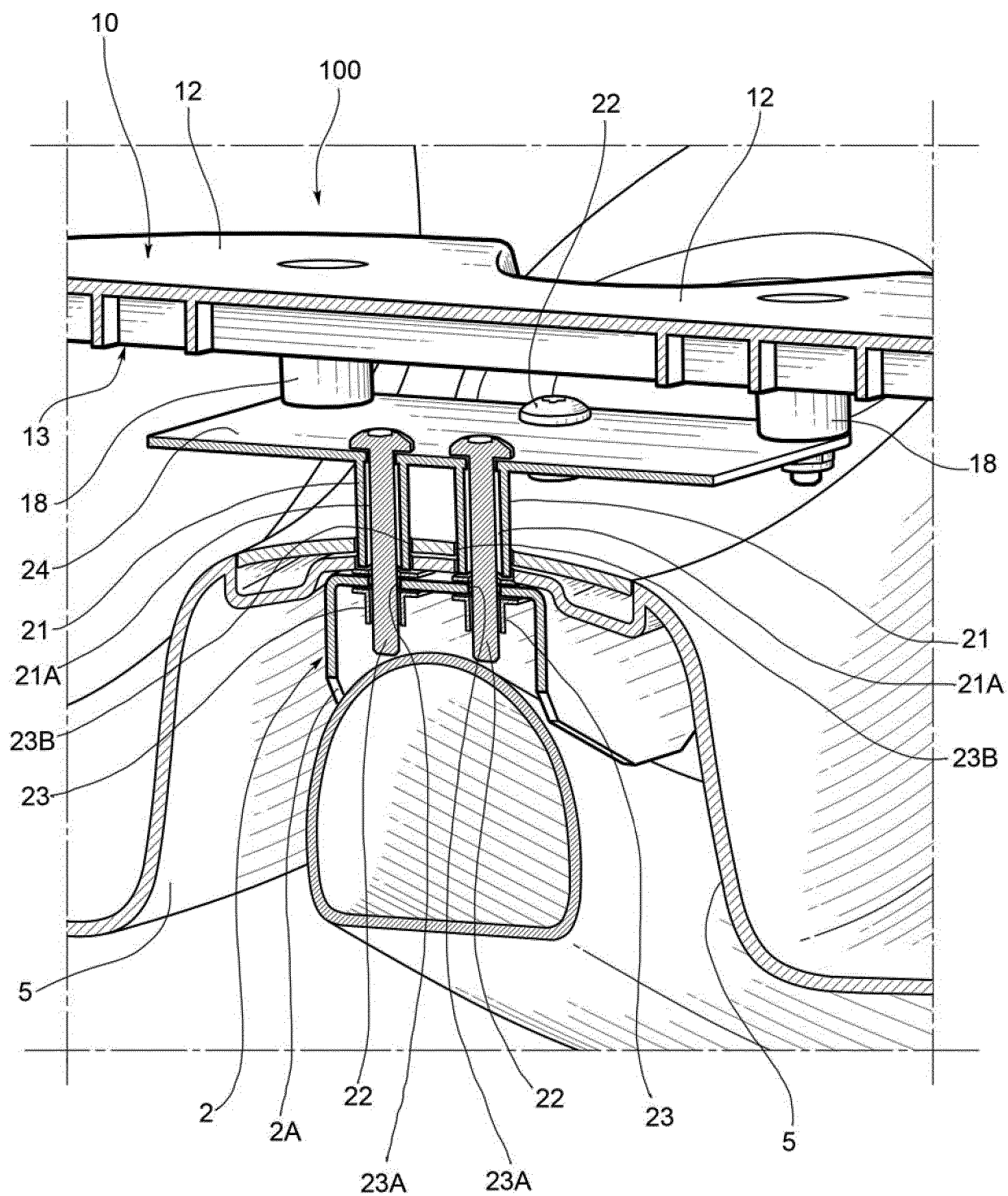


FIG. 4

5/5

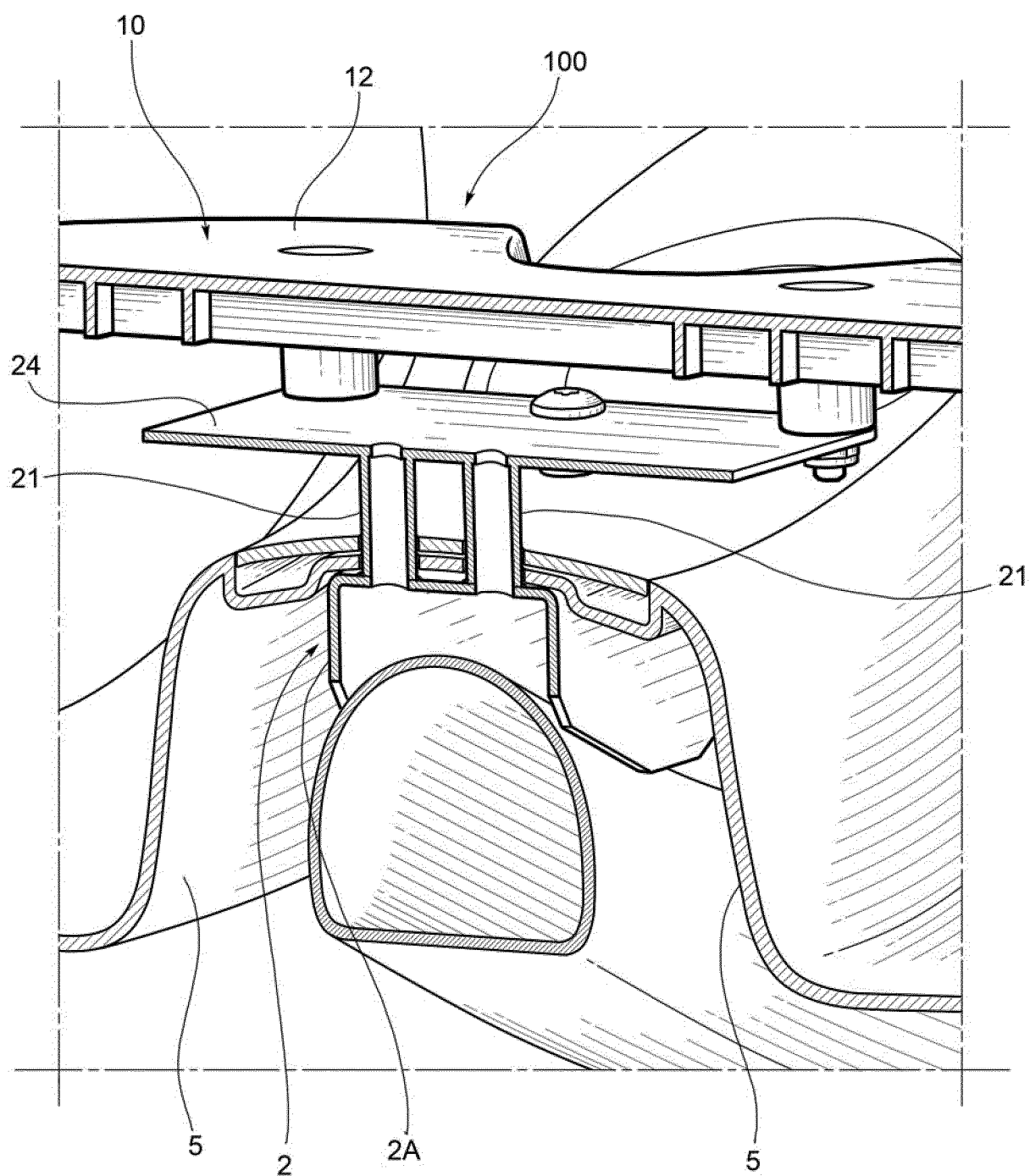


FIG. 5