(19) RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

INSTITUT NATIONAL DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

COURBEVOIE

(11) **N° de publication :** **3 148 571**

(à n'utiliser que pour les commandes de reproduction)

(21) **N° d'enregistrement national :** **24 00894**

(51) Int Cl[8] : ***B 62 J 17/10*** *(2024.01), B 62 K 11/02*

(12) DEMANDE DE CERTIFICAT D'UTILITE A3

(22) **Date de dépôt :** 30.01.24.

(30) **Priorité :** 19.12.23 DE 20 2023 107 493.6.

(43) **Date de mise à la disposition du public de la demande :** 15.11.24 Bulletin 24/46.

(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) :** Hubmann Marco et Kaserbacher Viktoria.

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

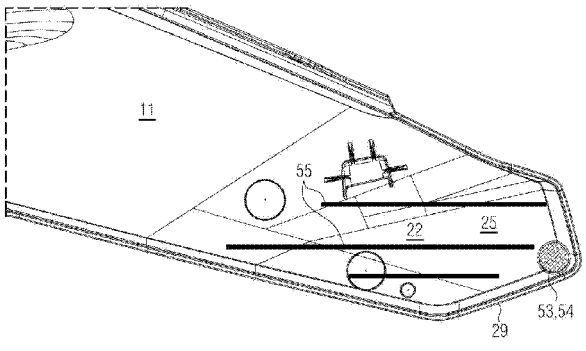
(74) **Mandataire(s) :** Cabinet Chaillot.

(54) Carénage latéral et moto munie de celui-ci.

(57) Carénage latéral et moto munie de celui-ci

Le carénage latéral (11) présente, sur un premier côté longitudinal de son élément principal, un premier élément d'aile et, sur un deuxième côté longitudinal de son élément principal, un deuxième élément d'aile et un troisième élément d'aile. Les premier, deuxième et troisième éléments d'aile présentent chacun un côté visible externe et un côté interne (25) opposé à celui-ci, et les deuxième et troisième (22) éléments d'aile possèdent, le long du deuxième côté longitudinal, des extensions longitudinales différentes et présentent, dans une direction axiale verticale, des extensions différentes dans cette direction. Le troisième élément d'aile (22) présente, dans cette direction, une extension plus grande que le deuxième élément d'aile. Le troisième élément d'aile (22) présente, sur le côté interne (25), un élément de butée (53).

Figure à publier avec l'abrégé : Fig.7



FR 3 148 571 - A3

Description

Titre de l'invention : Carénage latéral et moto munie de celui-ci

[0001] La présente invention concerne un carénage latéral pour une moto, avec un élément principal plat et allongé de type coque, qui présente un côté visible externe et un côté interne opposé à celui-ci et l'élément principal présente une ouverture traversant l'élément principal. L'invention concerne en outre une moto avec un tel carénage latéral.

[0002] Un carénage latéral de ce type est connu de la demanderesse et est habituellement appelé spoiler latéral, qui est disposé sur les deux côtés longitudinaux d'une moto au niveau d'un échangeur thermique et d'un réservoir de carburant et recouvre donc, en vue latérale respective des deux côtés longitudinaux de la moto, le réservoir de carburant ou une partie du réservoir de carburant et s'étend vers l'avant à partir d'un siège ou d'une selle de la moto dans le sens du déplacement de la moto. Lorsque la moto comprend un moteur à combustion interne, un réservoir de carburant est habituellement également recouvert latéralement par le spoiler latéral.

[0003] Bien que le carénage latéral mentionné ait fait ses preuves dans la pratique, il existe cependant encore de la marge pour des améliorations, plus particulièrement en ce qui concerne la facilité d'utilisation d'une moto équipée de celui-ci, qui peut être une moto tout-terrain.

[0004] À partir de là, l'objectif de la présente invention est donc de mettre à disposition un carénage latéral qui augmente la facilité d'utilisation d'une moto qui en est équipée et, en outre, de mettre à disposition une moto munie de ce carénage latéral.

[0005] Conformément à la présente invention, cet objectif est atteint par un carénage latéral pour une moto, avec un élément principal plat allongé de type coque, qui présente un côté visible externe et un côté interne opposé à celui-ci et l'élément principal présente une ouverture traversant l'élément principal, et le carénage latéral présente, sur un premier côté longitudinal de l'élément principal, un premier élément d'aile s'éloignant dans une première direction de l'élément principal, qui présente, près du premier côté longitudinal de l'élément principal, un évidement et le carénage latéral présente, sur un deuxième côté longitudinal de l'élément principal, un deuxième élément d'aile et un troisième élément d'aile s'éloignant dans une deuxième direction globalement opposée à la première direction, qui sont disposés de manière distante entre eux le long du deuxième côté longitudinal de l'élément principal, les premier, deuxième et troisième éléments d'aile présentant chacun un côté visible externe et un côté interne opposé à celui-ci, et le deuxième élément d'aile et le troisième élément d'aile possédant, le long du deuxième côté longitudinal de l'élément principal, des extensions longitudinales différentes et présentant, dans une direction axiale verticale

(H) transversale par rapport au deuxième côté longitudinal de l'élément principal, des extensions différentes dans la direction axiale verticale (H), le troisième élément d'aile présentant, dans la direction axiale verticale, une extension plus grande que le deuxième élément d'aile, caractérisé en ce que le troisième élément d'aile présente sur le côté interne un élément de butée.

[0006] L'élément de butée peut être conçu comme un élément en élastomère.

[0007] Conformément à un mode de réalisation particulier de la présente invention, le troisième élément d'aile présente, en vue de dessus, une première arête latérale qui s'étend le long du deuxième côté longitudinal de l'élément principal et qui présente une première extension longitudinale, et le troisième élément d'aile possède une deuxième arête latérale globalement parallèle à la première arête latérale et disposée de manière distante par rapport à celle-ci, avec une deuxième extension longitudinale plus courte que la première extension longitudinale.

[0008] Conformément à un mode de réalisation particulier de la présente invention, le troisième élément d'aile présente une troisième arête latérale et une quatrième arête latérale, disposées avec un angle par rapport au deuxième côté longitudinal de l'élément principal, avec des extensions longitudinales différentes.

[0009] Conformément à un mode de réalisation particulier de la présente invention, le troisième élément d'aile présente une cinquième arête latérale s'étendant globalement dans la direction axiale verticale (H). La cinquième arête latérale peut être adjacente à la deuxième arête latérale et à la quatrième arête latérale.

[0010] Conformément à un mode de réalisation particulier de la présente invention, le troisième élément d'aile est conçu pour se déformer élastiquement par rapport à l'élément principal.

[0011] Conformément à un mode de réalisation particulier de la présente invention, le carénage latéral est conçu pour recouvrir au moins partiellement une unité de réglage d'un dispositif d'amortissement à ressort de la moto. Le carénage latéral peut être conçu de façon à être déformable élastiquement, de sorte que le recouvrement de l'unité de réglage puisse être retiré et rétabli de manière réversible.

[0012] Le carénage latéral selon l'invention peut être disposé sur une moto tout-terrain sur un côté longitudinal de la moto, par exemple sur le côté longitudinal droit dans le sens du déplacement vers l'avant de la moto.

[0013] Le carénage latéral recouvre alors un côté droit d'un réservoir de carburant de la moto et s'étend d'un échangeur thermique de la moto dans le sens opposé au sens du déplacement, vers l'arrière, à savoir le long d'un côté inférieur d'une disposition de selle de la moto jusqu'à un carénage latéral arrière de la moto, qui recouvre une disposition de silencieux pour un moteur à combustion interne de la moto.

[0014] Une moto pour laquelle le carénage latéral selon l'invention est prévu possède habituellement une disposition d'amortisseur à ressort, qui est également appelée jambe de suspension, avec laquelle la roue arrière de la moto s'appuie contre le cadre de la moto. La jambe de suspension possède, pour le réglage de la caractéristique d'amortissement du dispositif d'amortissement de la jambe de suspension, une unité de réglage qui est également appelée variateur.

[0015] Du fait qu'une telle moto tout-terrain se déplace habituellement sur des terrains accidentés et qu'il arrive souvent que des pierres et de la terre soient éjectés par la roue avant de la moto ou que des pierres et de la terre soient éjectées par une autre moto, qui peuvent endommager l'unité de réglage, il est nécessaire de protéger l'unité de réglage contre ces pierres ou cette terre éjectées, au moyen du carénage latéral.

[0016] Le carénage latéral selon l'invention résout ce problème grâce au fait que le troisième élément d'aile présente, dans la direction axiale verticale, une extension plus grande que le deuxième élément d'aile. Grâce à cette extension plus grande du troisième élément d'aile du carénage latéral selon l'invention, l'unité de réglage de la jambe de suspension est protégée contre des endommagements par des pierres, de la terre et autres, car le troisième élément d'aile recouvre l'unité de réglage de l'extérieur.

[0017] Il n'est donc plus nécessaire de disposer sur la moto un élément de carénage en plus du carénage latéral, qui couvre ou recouvre l'unité de réglage en direction de l'extérieur.

[0018] Lorsqu'un utilisateur de la moto souhaite modifier la caractéristique d'amortissement de la jambe de suspension, l'utilisateur doit, dans une moto connue, retirer le carénage latéral ou l'élément de carénage supplémentaire de la moto, il doit pour cela séparer le carénage latéral de la moto au moyen d'un outil, il doit donc, par exemple, desserrer les liaisons vissées avec lesquelles le carénage latéral ou l'élément de carénage supplémentaire est fixé de manière amovible à la moto.

[0019] Du fait que l'utilisateur d'une telle moto tout-terrain doit souvent modifier la caractéristique d'amortissement de la jambe de suspension et l'adapter, par exemple lors d'entraînements ou de compétitions, à la nature du terrain, le détachement du carénage latéral ou de l'élément de carénage supplémentaire et la re-fixation du carénage latéral ou de l'élément de carénage supplémentaire est un processus qui prend du temps.

[0020] Ce problème est également résolu par le carénage latéral selon l'invention, car le troisième élément d'aile du carénage latéral selon l'invention est conçu pour être déformé élastiquement par rapport à l'élément principal.

[0021] Un utilisateur de la moto équipée du carénage latéral selon l'invention peut ainsi saisir le troisième élément d'aile sur un carénage latéral correctement fixé sur la moto avec une main et plier le troisième élément d'aile vers l'extérieur jusqu'à ce que

l'utilisateur puisse, avec son autre main, ajuster l'unité de réglage afin de modifier en conséquence la caractéristique d'amortissement selon ses besoins. Lorsque l'utilisateur relâche à nouveau le troisième élément d'aile plié vers l'extérieur, celui-ci revient automatiquement, du fait de son élasticité, dans sa position initiale et recouvre alors à nouveau l'unité de réglage et celle-ci est à nouveau protégée des endommagements.

[0022] Lors du processus complet d'ajustement de l'unité de réglage, l'utilisateur n'est pas obligé de détacher le carénage latéral selon l'invention de la moto et donc de desserrer, par exemple au moyen d'outils, les liaisons vissées ou autres.

[0023] L'ajustement de l'unité de réglage peut donc être effectué dans un temps très court, car aucun outil n'est nécessaire du fait que le troisième élément d'aile est simplement plié à partir de sa position d'appui ou de sa position de fixation sur la moto, ce qui est possible grâce à la déformabilité élastique du troisième élément d'aile.

[0024] Le troisième élément d'aile peut, dans sa position d'appui appropriée sur la moto, être disposé, de manière amovible, en position d'appui ou en position d'emboîtement, avec un élément à fermeture rapide ou un élément de fixation pouvant être détaché sans outil, sur une contre-partie du cadre de la moto ou une contre-partie d'un autre composant de la moto.

[0025] Il est prévu, selon l'invention, que le troisième élément d'aile s'appuie simplement, au moyen d'un élément de butée, qui peut être, par exemple, un élément en élastomère sous la forme d'un tampon en caoutchouc, contre une contre-partie du cadre de la moto ou un autre composant de la moto, de sorte que, pour le détachement réversible du troisième élément d'aile de la contre-partie, il n'est même pas nécessaire de libérer une position d'emboîtement d'un élément de fixation avec la contre-partie.

[0026] L'utilisateur saisit simplement le troisième élément d'aile, plie celui-ci en l'éloignant de la contre-partie, de manière élastique vers l'extérieur, de sorte que l'utilisateur peut ajuster l'unité de réglage de la jambe de suspension, et le troisième élément d'aile s'encliquette à nouveau automatiquement dans la position initiale, donc la position d'appui de l'élément d'aile contre la moto ou la contre-partie, lorsque l'utilisateur relâche simplement le troisième élément d'aile. Cela permet un ajustement extrêmement rapide de l'unité de réglage de la jambe de suspension qui, après le relâchement du troisième élément d'aile par l'utilisateur, est protégée à nouveau immédiatement des dommages causés par la terre ou les pierres, car le troisième élément d'aile s'encliquette à nouveau dans la position initiale dans laquelle l'unité de réglage est couverte ou recouverte de l'extérieur par le troisième élément d'aile.

[0027] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est prévu que le troisième élément d'aile présente, en vue de dessus, une première arête latérale, qui s'étend le long du deuxième côté longitudinal de l'élément principal et présente une première extension longitudinale, et le troisième élément d'aile possède une deuxième arête

latérale globalement parallèle à la première arête latérale et disposée de manière distante par rapport à celle-ci, avec une deuxième extension longitudinale plus courte que la première extension longitudinale.

[0028] Cette configuration permet de faire en sorte que le carénage latéral selon l'invention s'insère, avec la deuxième arête latérale, d'une part de manière harmonieuse dans la vue latérale de la moto équipée du carénage latéral selon l'invention, et d'autre part, avec la deuxième arête latérale, une surface de préhension est créée, au niveau de laquelle l'utilisateur peut saisir le troisième élément d'aile avec la main, afin de l'éloigner élastiquement vers l'extérieur de la moto, donc de le plier vers l'extérieur, et donc d'obtenir l'accès à l'unité de réglage de la jambe de suspension, le carénage latéral selon l'invention ne devant donc pour cela pas être séparé de la moto, comme cela était le cas dans la configuration traditionnelle.

[0029] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est également prévu que le troisième élément d'aile possède des troisième et quatrième arêtes latérales, disposées avec un angle par rapport au deuxième côté longitudinal de l'élément principal, avec des extensions longitudinales différentes.

[0030] Cela permet de faire en sorte que l'utilisateur dispose, pour le pliage vers l'extérieur du troisième élément d'aile avec la troisième arête latérale, d'une longue surface de préhension au niveau de laquelle l'utilisateur peut maintenir le troisième élément d'aile plié hors du plan de la surface latérale de la moto, par exemple, avec la main droite, tandis que l'utilisateur peut saisir, avec la main gauche, l'unité de réglage pour la jambe de suspension, afin de pouvoir modifier la caractéristique d'amortissement conformément aux souhaits de l'utilisateur.

[0031] Lorsque l'utilisateur relâche la troisième arête latérale après l'ajustement de l'unité de réglage, le troisième élément d'aile déformable élastiquement revient dans sa position initiale non déformée, le troisième élément d'aile s'appuyant alors à nouveau contre la contre-partie et pouvant par exemple être à nouveau encliqueté avec celle-ci, sans que cette opération ne nécessite l'emploi d'un outil.

[0032] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est également prévu que le troisième élément d'aile présente une cinquième arête latérale s'étendant globalement dans la direction axiale verticale.

[0033] Avec cette cinquième arête latérale, une surface de préhension est également créée, au niveau de laquelle l'utilisateur peut saisir le troisième élément d'aile, par exemple avec la main gauche, si l'utilisateur préfère, afin d'ajuster l'unité de réglage de la jambe de suspension, qui peut alors être atteinte au-dessous du troisième élément d'aile rabattu ou plié vers l'extérieur, avec la main droite. Après l'ajustement de la jambe de suspension, l'utilisateur relâche le troisième élément d'aile maintenu ou saisi au niveau de la cinquième arête latérale, qui revient alors à nouveau dans la position initiale

non déformée et s'appuie à nouveau, par exemple par l'intermédiaire d'un élément de butée prévu sur le troisième élément d'aile, qui peut par exemple être un tampon en caoutchouc ou un tampon en élastomère, contre une contre-partie de la moto. La contre-partie peut par exemple être un composant du cadre ou un composant de la carrosserie ou un composant du caisson de filtre à air de la moto.

[0034] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est prévu que la cinquième arête latérale soit adjacente aux deuxième et quatrième arêtes latérales. Cela permet de faire en sorte que la cinquième arête latérale s'étend globalement verticalement vue dans la direction axiale verticale de la moto, afin de favoriser la préhension et peut être saisie simplement avec une main, par exemple la main gauche, afin d'être pliée de manière élastique hors du plan de la surface latérale de la moto, afin de pouvoir accéder à l'unité de réglage de la jambe de suspension, comme cela a déjà été expliqué précédemment.

[0035] Selon l'invention, il est également prévu que le troisième élément d'aile présente, sur un côté interne, un élément de butée.

[0036] Comme cela a déjà été expliqué précédemment, le troisième élément d'aile peut être plié de manière élastique hors du plan de la surface latérale de la moto respectivement hors du plan de la surface de l'élément principal lorsque le carénage latéral est encore disposé sur la moto, le carénage latéral ne devant donc pour cela pas être démonté de la moto.

[0037] Dans l'état de fonctionnement normal, le troisième élément d'aile s'appuie donc de manière affleurante contre la surface externe de la moto et épouse la silhouette externe de la moto. Lorsque l'utilisateur de la moto a plié le troisième élément d'aile hors du plan de la silhouette externe de la moto et a ajusté l'unité de réglage pour le réglage de la caractéristique d'amortissement de la jambe de suspension, l'utilisateur n'a alors plus qu'à relâcher le troisième élément d'aile qui s'encliquette à nouveau automatiquement dans la position initiale et s'insère à nouveau de manière affleurante dans la silhouette externe de la moto. Dans cet état, le troisième élément d'aile avec l'élément de butée, donc par exemple le tampon en caoutchouc, qui est disposé sur le côté interne du troisième élément d'aile, s'appuie à nouveau contre la contre-partie et l'unité de réglage est à nouveau protégée contre les dommages causés par les pierres, la terre, la poussière et autres.

[0038] Du fait que le troisième élément d'aile s'appuie, dans cet état, à nouveau contre la moto, on évite également, de manière efficace, que l'utilisateur de la moto, lors d'un déplacement avec la moto, entre en contact par exemple par inadvertance avec l'unité de réglage de la jambe de suspension.

[0039] Selon une alternative ne faisant pas partie de l'invention, il est également prévu que le troisième élément d'aile présente, sur le côté interne, un élément de fixation.

[0040] Cet élément de fixation est un composant avec lequel le troisième élément d'aile peut être fixé de manière amovible à la moto au moyen d'une liaison par complémentarité de forme, donc peut être mis dans une position d'emboîtement amovible.

[0041] Cet élément de fixation peut par exemple être ce qu'on appelle une goupille à libération rapide, un composant également appelé broche à libération rapide (« Quick-Release Pin »).

[0042] Cet élément de fixation peut être inséré, lors de la fabrication du carénage latéral selon l'invention, constitué d'une matière plastique, dans un moule de moulage par injection et alors être surmoulé, de sorte que l'élément de fixation est intégré dans la structure du carénage latéral au niveau du côté interne du troisième élément d'aile.

[0043] Une telle goupille à libération rapide, qui peut également être appelée moyen d'encliquetage, s'emboîte alors par complémentarité de forme dans une contre-partie de la moto, qui peut par exemple être un élément en élastomère, qui est fixé à un bras ou cantilever du cadre de la moto, de sorte qu'entre le moyen d'encliquetage et la contre-partie, donc un élément d'encliquetage, une liaison amovible par complémentarité de forme est établie et donc le troisième élément d'aile est intégré de manière amovible dans la structure de la moto et est fixé de manière amovible à la surface externe de la moto.

[0044] Pour libérer cette position d'emboîtement amovible du troisième élément d'aile avec la contre-partie de la moto, l'utilisateur doit uniquement saisir le troisième élément d'aile avec la main et le tirer vers l'extérieur, de sorte que le troisième élément d'aile est plié vers l'extérieur et donc que l'unité de réglage de la jambe de suspension est immédiatement accessible pour l'ajustement.

[0045] Lorsque l'utilisateur a ajusté l'unité de réglage selon ses souhaits, l'utilisateur relâche le troisième élément d'aile qui, du fait de sa conception élastique, revient immédiatement dans la position initiale dans laquelle l'élément d'encliquetage s'appuie contre la contre-partie. L'utilisateur exerce alors, pendant un court instant, une force sur le troisième élément d'aile de l'extérieur, le moyen d'encliquetage s'emboîte par complémentarité de forme dans la contre-partie, le troisième élément d'aile est donc à nouveau fixé par complémentarité de forme à la moto et l'unité de réglage est protégée de l'extérieur contre les dommages et un contact par inadvertance.

[0046] Il est également prévu que l'élément de fixation est conçu comme un élément d'encliquetage qui est configuré pour une position d'emboîtement amovible avec une contre-partie.

[0047] L'élément de fixation peut également être conçu comme un élément à fermeture rapide ou un élément à fermeture à baïonnette ou un élément à crochet.

[0048] L'élément à fermeture à baïonnette peut par exemple être une poignée rotative qui peut s'emboîter dans une contre-partie sur la moto et, lors d'une rotation de la poignée

rotative, par exemple de 90 degrés, est encliquetée avec une contre-partie. Du fait que la poignée rotative exerce une pression de l'extérieur sur le troisième élément d'aile, le troisième élément d'aile est donc également fixé de manière réversible à la moto.

[0049] Lorsqu'un utilisateur souhaite accéder à l'unité de réglage, qui est disposée, dans la position de fonctionnement normale du carénage latéral, au-dessous du troisième élément d'aile, l'utilisateur doit simplement saisir la poignée rotative et la tourner de 90 degrés de la position de verrouillage vers la position de déverrouillage, le troisième élément d'aile pouvant alors être plié hors du plan de la surface latérale de la moto, comme cela a été expliqué à plusieurs reprises précédemment.

[0050] De manière similaire, l'élément de fixation peut également être conçu comme un élément de type crochet qui peut être réalisé, par exemple d'une seule pièce, sur le troisième élément d'aile et, dans la position montée du carénage latéral, une contre-partie de la moto s'accroche par-derrière avec le troisième élément d'aile et le troisième élément d'aile est donc fixé de manière amovible à la moto.

[0051] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est prévu que l'élément de butée est conçu comme un élément en élastomère, comme cela a déjà été expliqué précédemment, par exemple donc comme un tampon en caoutchouc ou un élément en caoutchouc, qui est fixé au côté interne du troisième élément d'aile et qui s'appuie de manière plane, dans la position montée du carénage latéral, contre une contre-partie de la moto, donc par exemple un bras ou cantilever du cadre ou autre.

[0052] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est également prévu que le troisième élément d'aile est conçu pour une déformation élastique par rapport à l'élément principal. Une configuration est ainsi créée, selon laquelle le troisième élément d'aile peut être tiré ou plié de manière réversible hors du plan de l'élément principal sans risquer une rupture durable sur une ligne de pliage de l'élément d'aile.

[0053] Il est également prévu que l'élément de fixation est conçu pour un emboîtement amovible avec une contre-partie prévue sur la moto. La contre-partie peut être, dans le cas le plus simple, un corps en élastomère muni d'un évidement interne qui peut être introduit ou inséré dans une ouverture ou un passage ou un perçage d'un composant sur la moto.

[0054] L'élément de fixation s'emboîte alors, dans la position montée du carénage latéral, par complémentarité de forme, dans l'ouverture de la contre-partie, une liaison amovible par emboîtement et par complémentarité de forme est établie entre l'élément de fixation et la contre-partie, que l'utilisateur de la moto peut facilement détacher en saisissant le troisième élément d'aile avec la main et en le tirant vers l'extérieur. L'élément d'aile se déforme élastiquement et se rabat hors du plan de la surface latérale de la moto, l'utilisateur peut saisir l'unité de réglage sous le troisième élément d'aile et l'ajuster. Lorsque l'utilisateur relâche alors le troisième élément d'aile, celui-

ci se rabat à nouveau automatiquement dans la position initiale, l'unité de réglage est à nouveau recouverte par le troisième élément d'aile. L'utilisateur ne doit alors utiliser aucun outil, car le troisième élément d'aile peut être simplement rabattu ou tiré hors du plan de la surface latérale de la moto.

[0055] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est également prévu que le carénage latéral soit conçu pour le recouvrement au moins partiel d'une unité de réglage d'un dispositif d'amortissement par ressort de la moto. Le dispositif d'amortissement par ressort peut être la jambe de suspension déjà décrite précédemment, qui peut être réglée facilement par l'utilisateur lorsqu'il a plié le troisième élément d'aile hors du plan de la surface latérale de la moto.

[0056] Selon un mode de réalisation particulier de l'invention, il est également prévu que le carénage latéral soit conçu de façon à être déformable élastiquement, de sorte que le recouvrement de l'unité de réglage puisse être retiré de manière réversible et puisse être restauré. La conception élastiquement déformable du carénage latéral, plus particulièrement au niveau du troisième élément d'aile, permet d'éviter de retirer ou de démonter le carénage latéral de la moto pour l'ajustement de l'unité de réglage.

[0057] L'invention crée finalement également une moto avec une roue avant et une roue arrière et un moteur d'entraînement, caractérisée par le fait que la moto comprend en outre au moins un carénage latéral tel qu'il a été décrit précédemment.

[0058] L'invention est décrite de manière plus détaillée dans la suite à l'aide des figures qui montrent :

[0059] [Fig.1] est une vue latérale d'un carénage latéral connu, qui provient de la demanderesse ;

[0060] [Fig.2] est une vue latérale d'un mode de réalisation d'un carénage latéral selon la présente invention ;

[0061] [Fig.3] est une vue du côté interne du carénage latéral selon la [Fig.2] ;

[0062] [Fig.4] est une vue en coupe du troisième élément d'aile avec un élément de fixation disposé sur celui-ci, sous la forme d'un élément à fermeture rapide, qui s'emboîte dans une contre-partie ;

[0063] [Fig.5] est une vue en coupe du troisième élément d'aile avec un élément de fixation disposé sur celui-ci, sous la forme d'une fermeture à baïonnette ;

[0064] [Fig.6] est une vue en coupe du troisième élément d'aile avec un élément de fixation disposé sur celui-ci, sous la forme d'un crochet entourant une contre-dépouille ;

[0065] [Fig.7] une vue d'un côté interne du carénage latéral avec un élément de butée disposé sur celui-ci sous la forme d'un tampon de caoutchouc ;

[0066] [Fig.8] est une vue d'un détail A expliquant la disposition du troisième élément d'aile par rapport à une unité de réglage d'une jambe de suspension de la moto ;

[0067] [Fig.9] est une vue latérale d'une moto équipée du carénage latéral selon l'invention ;

[0068] [Fig.10] est une vue latérale semblable à celle de la [Fig.9] avec un troisième élément d'aile plié hors de la silhouette latérale de la moto ; et

[0069] [Fig.11] est une représentation agrandie du détail XI selon la [Fig.10].

[0070] La [Fig.1] représente une vue latérale d'un carénage latéral connu 1 d'une moto qui provient de la demanderesse.

[0071] Le carénage latéral connu 1 présente un élément principal plat et allongé de type coque 2. Dans la représentation selon la [Fig.1], le côté visible externe du carénage latéral 1 est représenté.

[0072] L'élément principal 2 présente une ouverture 3 à travers laquelle l'air peut s'écouler hors d'un échangeur thermique 4 d'une moto 5. L'élément principal 2 présente un premier élément d'aile 6 qui peut recouvrir un côté supérieur d'un réservoir de carburant 7. En outre, le carénage latéral possède un deuxième élément d'aile 8 ainsi qu'un troisième élément d'aile 9, qui s'éloignent tous les deux, vus dans la direction axiale verticale H, d'un côté inférieur 10 de l'élément principal.

[0073] La [Fig.2] représente une vue latérale d'un mode de réalisation d'un carénage latéral 11 selon l'invention.

[0074] Comme on le voit clairement, le carénage latéral 11 présente un élément principal plat et allongé, de type coque 12. L'élément principal 12 présente, comme tout le carénage latéral 11, un côté visible externe 13 et un côté interne 14 que l'on voit sur la [Fig.3].

[0075] L'élément principal 12 possède une ouverture 15 qui traverse l'élément principal 12 et permet la sortie de l'air de refroidissement qui a traversé l'échangeur thermique 4 de la moto 5.

[0076] L'élément principal 12 présente un premier côté longitudinal 16 et possède un premier élément d'aile 18 s'éloignant du premier côté longitudinal 16 dans une première direction 17, qui présente un évidement 19, qui est adjacent au premier côté longitudinal 16.

[0077] L'élément principal 12 possède un deuxième côté longitudinal 20, qui s'étend globalement parallèlement au premier côté longitudinal 16. Sur le deuxième côté longitudinal 20, sont disposés un deuxième élément d'aile 21 et un troisième élément d'aile 22, qui s'éloignent, vus à partir de l'élément principal 12, dans une deuxième direction 23, du deuxième côté longitudinal 20. Le deuxième élément d'aile 21 et le troisième élément d'aile 22 sont disposés, vus dans la direction longitudinale L de l'élément principal 12, de manière distante entre eux.

[0078] Le premier élément d'aile 18, le deuxième élément d'aile 21 et le troisième élément d'aile 22 présentent chacun un côté visible externe 24, comme on le voit sur la [Fig.2] et présentent un côté interne 25, comme on le voit sur la [Fig.3].

[0079] Comme on le voit sur la [Fig.2], le deuxième élément d'aile 21 présente, vu dans la direction longitudinale L, une extension longitudinale visible le long du deuxième côté longitudinal 20, qui est inférieure à l'extension longitudinale du troisième élément d'aile 22. Vus dans la direction d'un axe vertical H transversalement par rapport au deuxième côté longitudinal 20 de l'élément principal 12, le deuxième élément d'aile 21 et le troisième élément d'aile 22 possèdent des extensions différentes dans la direction axiale verticale H, le troisième élément d'aile 22 présentant, dans la direction axiale verticale H, une extension supérieure au deuxième élément d'aile 21.

[0080] Cela permet de faire en sorte que le troisième élément d'aile 22, comme on le voit à l'aide du détail A sur la [Fig.9], s'étende vers le bas dans la direction axiale verticale V de la moto 5, donc dans la direction d'une surface O sur laquelle s'appuient la roue avant 26 et la roue arrière 27 de la moto 5, que le troisième élément d'aile 22 recouvre, vers l'extérieur, un dispositif de réglage 42, visible à l'aide des [Fig.10] et 11 et visible en détail à l'aide de la [Fig.8], comme celui qu'on voit à l'aide de la représentation en pointillés du troisième élément d'aile 22 sur la [Fig.8]. La moto 5 présente également un moteur d'entraînement 58.

[0081] Comme on le voit clairement à l'aide de la [Fig.2], le troisième élément d'aile 22 possède une première arête latérale 28 qui s'étend le long du deuxième côté longitudinal 20 de l'élément principal 12 et présente une première extension longitudinale. En outre, le troisième élément d'aile 22 possède une deuxième arête latérale 29 s'étendant globalement parallèlement à la première arête latérale 28, qui est disposée, dans la direction axiale verticale H, à une certaine distance de la première arête latérale 28 et présente une deuxième extension longitudinale plus courte que l'extension longitudinale de la première arête latérale 28.

[0082] Le troisième élément d'aile 22 présente également, comme on le voit clairement à l'aide de la vue de dessus selon la [Fig.2], une troisième arête latérale 30 disposée avec un angle par rapport au deuxième côté longitudinal 20 et une quatrième arête latérale 31. Une cinquième arête latérale 32 s'étend globalement dans la direction axiale verticale H et est adjacente à la deuxième arête latérale 29 ainsi qu'à la quatrième arête latérale 31.

[0083] La [Fig.3] représente une vue de dessus du côté interne 14 du carénage latéral 11 selon l'invention. Le carénage latéral 11 peut être fixé de manière amovible au moyen de deux moyens de fixation sous la forme, par exemple, de vis, qui traversent des logements 34, qui sont disposés, de manière distante entre eux au niveau d'une nervure ou d'une nervure de rigidification 33 disposée globalement dans la direction axiale verticale H, sur le côté interne 14 du carénage latéral 11, à une contre-partie de la moto qui peut être, par exemple un sous-ensemble disposé sur le réservoir de carburant 7 ou un support pour le ou les échangeurs thermiques 4.

[0084] En outre, le carénage latéral présente également un logement 35 qui permet la disposition du carénage latéral 11 sur une vis en forme de champignon.

[0085] La [Fig.3] représente également le troisième élément d'aile 22 vu du côté interne, le troisième élément d'aile 22 possédant une entretoise 36 avec laquelle le troisième élément d'aile 22 s'appuie, dans la position montée sur la moto, contre une contre-partie.

[0086] Comme cela a déjà été expliqué précédemment, le troisième élément d'aile 22 peut être rabattu ou plié, de manière élastiquement déformable, hors du plan de la silhouette latérale de la moto.

[0087] La [Fig.3] représente une ligne de pliage 37 représentée en pointillés, le long de laquelle le troisième élément d'aile 22 peut être rabattu ou plié par l'utilisateur, afin que l'utilisateur ait accès à l'unité de réglage de la jambe de suspension 38, visible de manière plus détaillée à l'aide de la [Fig.8].

[0088] En outre, le troisième élément d'aile présente, au niveau du coin inférieur droit dans le plan de la [Fig.3], un élément de fixation sous la forme d'un moyen d'encliquetage 40, visible de manière plus détaillée à l'aide de la [Fig.4], qui est conçu comme une broche à libération rapide 41 (« Quick Release Pin »).

[0089] Lorsque l'utilisateur souhaite accéder à l'unité de réglage 42 l'utilisateur peut saisir la deuxième arête latérale 29 ou la cinquième arête latérale 32 ou la troisième arête latérale 30 avec la main et détacher le moyen d'encliquetage 40 de sa position d'emboîtement ou de sa position de verrouillage amovible avec la contre-partie 43 qui peut être un corps en élastomère qui présente un évidement traversant. Ensuite le troisième élément d'aile 22 se rabat ou se plie globalement le long de la ligne de pliage 37 hors de la silhouette latérale ou de la surface latérale de la moto, comme cela est représenté à l'aide de la [Fig.10] et l'unité de réglage 42 est accessible à l'utilisateur pour son ajustement.

[0090] Lorsque l'utilisateur a ajusté l'unité de réglage 42, il doit simplement relâcher le troisième élément d'aile 22, du fait de l'élasticité du troisième élément d'aile 22, le troisième élément d'aile 22 se déplace à nouveau en direction de la surface latérale de la moto, le moyen d'encliquetage 41 repose sur la contre-partie 43 et, à l'aide d'une brève application d'une pression de l'extérieur sur le troisième élément d'aile 22, le moyen d'encliquetage 40 s'encliquette dans l'évidement de la contre-partie 43, ce qui fait en sorte que le troisième élément d'aile 22 prend à nouveau une position d'emboîtement amovible avec la contre-partie 43, ce qui fait en sorte que le carénage latéral 11 prend à nouveau sa position de fonctionnement conforme à l'usage prévu.

[0091] Dans tout le processus du détachement du moyen d'encliquetage 40 hors de la position d'emboîtement amovible avec la contre-partie 43, du pliage ou du rabattage du troisième élément d'aile 22 et de la fixation amovible, qui a ensuite lieu à nouveau,

du troisième élément d'aile 22 à la contre-partie 43, le carénage latéral 11 ne doit pas être détaché de la moto ou retiré de la moto. Cela constitue un avantage important par rapport à la nécessité de démontage du carénage latéral connu 10, qui devait être démonté de la moto afin d'accéder à l'unité de réglage 42.

[0092] La [Fig.5] représente une vue en coupe du troisième élément d'aile 22 avec un élément de fixation 39 ([Fig.3]), disposé dessus, sous la forme d'une fermeture à baïonnette 44.

[0093] La fermeture à baïonnette 44 comprend une poignée rotative 45 sur laquelle est disposé un élément d'actionnement annulaire 46, qui peut être basculé de 90 degrés, afin de reposer dans l'évidement 47 du troisième élément d'aile 22. Lorsqu'un utilisateur souhaite plier le troisième élément d'aile hors du plan de la silhouette latérale ou de la surface latérale de la moto, afin d'accéder à l'unité de réglage 42 de la jambe de suspension 38, l'utilisateur doit simplement tourner la poignée rotative 45 au moyen de l'élément d'actionnement 46 d'un angle de rotation prédéterminé, par exemple de 90 degrés, de sorte que la tige 48 de la poignée rotative 45 se détache de la position d'emboîtement avec la contre-partie 49 sous la forme d'un élément d'emboîtement sur un bras ou cantilever ou un composant du cadre ou un autre sous-ensemble de la moto 5, de sorte que le troisième élément d'aile peut être rabattu ou plié hors du plan de la surface latérale de la moto 5 d'un angle prédéterminé, de sorte que l'utilisateur accède à l'unité de réglage 42 de la jambe de suspension 38.

[0094] L'utilisateur peut ensuite actionner l'unité de réglage 42 afin de modifier le comportement d'amortissement de la jambe de suspension 38 conformément aux exigences. Dans une étape suivante, l'utilisateur doit simplement relâcher le troisième élément d'aile 22, qu'il a plié avec une main hors du plan de la surface latérale de la moto 5, afin d'accéder à l'unité de réglage 42 de la jambe de suspension 38, sans devoir utiliser un outil, le troisième élément d'aile 22 revient, du fait de sa conception élastique, dans la position initiale, la tige 48 de la poignée rotative 45 traverse l'ouverture 50 de la contre-partie 49, de sorte que l'utilisateur tourne à nouveau la poignée rotative de 90 degrés, afin d'obtenir une position d'emboîtement amovible par complémentarité de forme entre la poignée rotative 45 et la contre-partie 49. Le troisième élément d'aile 22 est ainsi à nouveau disposé dans la position de fonctionnement normale et recouvre l'unité de réglage 42 de la jambe de suspension 38 vers l'extérieur, comme on le voit à l'aide de la [Fig.8].

[0095] La [Fig.6] représente une vue en coupe du troisième élément d'aile avec un élément de fixation disposé dessus sous la forme d'un crochet 52 entourant une contre-dépouille 51. La contre-dépouille 51 est disposée sur une contre-partie 49 de la moto 5 et le crochet 52 est réalisé sur le troisième élément d'aile 22, par exemple d'une seule pièce avec celui-ci.

[0096] Un utilisateur peut saisir la deuxième arête latérale 29 par en-dessous et détacher le crochet 52 hors de la position d'emboîtement amovible avec la contre-dépouille 51 et rabattre ensuite simplement le troisième élément d'aile 22 hors du plan de la surface latérale de la moto, comme cela a déjà été expliqué précédemment à plusieurs reprises. Lorsque l'utilisateur a ajusté l'unité de réglage 42 de la jambe de suspension 38, l'utilisateur relâche simplement le troisième élément d'aile 22, le troisième élément d'aile s'encliquette à nouveau, du fait de son élasticité, dans la position de fonctionnement conforme à l'usage prévu, le crochet 52 s'encliquette automatiquement derrière la contre-dépouille 51, le troisième élément d'aile 22 se trouve à nouveau dans la position de fonctionnement conforme à l'usage prévu pour le déplacement de la moto 5.

[0097] La [Fig.7] représente une vue du côté interne 25 du troisième élément d'aile 22 du carénage latéral 11 avec un élément de butée 53, disposé dessus, sous la forme d'un tampon en caoutchouc 54.

[0098] En outre, la [Fig.7] représente également des nervures 55 représentées schématiquement, qui sont disposées sur le côté interne 25 du troisième élément d'aile 22 et permettent une augmentation de la rigidité du troisième élément d'aile 22 malgré une conception élastique du troisième élément d'aile 22.

[0099] Au lieu de l'élément de fixation 39, dans ce mode de réalisation du carénage latéral, un tampon en caoutchouc 54 est prévu, qui s'appuie, lors de la disposition conforme à l'usage prévu du carénage latéral 11, contre la surface latérale de la moto sur une contre-partie 49 de la moto. Dans ce mode de réalisation du carénage latéral 11, le troisième élément d'aile 22 s'appuie donc, dans la disposition conforme à l'usage prévu pour le déplacement de la moto 5, avec le tampon en caoutchouc 54 contre la contre-partie. Si l'utilisateur de la moto souhaite accéder à l'unité de réglage 42, l'utilisateur doit simplement saisir la deuxième arête latérale 29 ou, par exemple, également la cinquième arête latérale 32 ou la troisième arête latérale 30 avec la main et peut ensuite plier le troisième élément d'aile 22 hors de la disposition, dans laquelle celui-ci s'appuie avec le tampon en caoutchouc 54 contre la contre-partie de la moto, afin d'accéder à l'unité de réglage 42.

[0100] Après l'ajustement de l'unité de réglage 42, l'utilisateur relâche simplement le troisième élément d'aile 22, celui-ci s'encliquette à nouveau dans la position initiale, le troisième élément d'aile 22 s'appuie à nouveau, avec le tampon en caoutchouc 54, contre la contre-partie de la moto 5, l'unité de réglage 42 est à nouveau recouverte vers l'extérieur par le troisième élément d'aile 22.

[0101] La [Fig.10] représente une vue latérale semblable à celle de la [Fig.9] avec un troisième élément d'aile 22 plié hors de la silhouette latérale de la moto 5, afin

d'expliquer le principe de fonctionnement et la [Fig.11] représente une vue agrandie du détail XI selon la [Fig.10].

[0102] Dans la vue latérale de la moto 5 selon la [Fig.10], le troisième élément d'aile 22 est représenté rabattu ou plié hors du plan de la surface latérale 56 de la moto 5, dans lequel la représentation selon la [Fig.10] ainsi que la représentation du détail selon la [Fig.11] sont représentées de manière exagérée afin d'expliquer le principe de fonctionnement. En d'autres termes, afin d'accéder à l'unité de réglage 42 de la jambe de suspension 38, il suffit de rabattre ou de plier le troisième élément d'aile 22 moins loin hors du plan de la surface latérale 56 de la moto 5. La représentation de la [Fig.10] et de la [Fig.11] a été choisie afin d'expliquer le principe de fonctionnement de la configuration pliable élastiquement du carénage latéral avec le troisième élément d'aile 22.

[0103] La [Fig.10] ainsi que le détail de la [Fig.11] montrent que l'unité de réglage 42 est accessible sans problème pour l'utilisateur dès que l'utilisateur a rabattu ou plié le troisième élément d'aile 22 hors du plan de la surface latérale 56, comme cela a déjà été expliqué précédemment à plusieurs reprises. Lorsque l'utilisateur, après l'ajustement de l'unité de réglage 42, relâche le troisième élément d'aile 22, celui-ci revient automatiquement dans la position de fonctionnement représentée sur la [Fig.9], sur la base de la configuration élastique du troisième élément d'aile 22, revient donc se placer dans le plan de la surface latérale 56 de la moto 5 et la goupille de fermeture rapide ou broche à libération rapide (« Quick Release Pin ») 41, représentée sur la [Fig.11], s'encliquette à nouveau dans l'évidement 57 de la contre-partie 43, le carénage latéral 11 se trouve à nouveau dans la position de fonctionnement conforme à l'usage prévu sur la surface latérale 56 de la moto, l'utilisateur ne doit pas, pour l'ajustement de l'unité de réglage 42, retirer le carénage latéral 11 de la moto 5.

[0104] Liste des chiffres de référence

[0105] 1. Carénage latéral

[0106] 2. Élément principal

[0107] 3. Ouverture

[0108] 4. Échangeur thermique

[0109] 5. Moto

[0110] 6. Premier élément d'aile

[0111] 7. Réservoir de carburant

[0112] 8. Deuxième élément d'aile

[0113] 9. Troisième élément d'aile

[0114] 10. Côté inférieur

[0115] 11. Carénage latéral

[0116] 12. Élément principal

[0117] 13. Côté visible
[0118] 14. Côté interne
[0119] 15. Ouverture
[0120] 16. Premier côté longitudinal
[0121] 17. Première direction
[0122] 18. Premier élément d'aile
[0123] 19. Évidement
[0124] 20. Deuxième côté longitudinal
[0125] 21. Deuxième élément d'aile
[0126] 22. Troisième élément d'aile
[0127] 23. Deuxième direction
[0128] 24. Côté visible
[0129] 25. Côté interne
[0130] 26. Roue avant
[0131] 27. Roue arrière
[0132] 28. Première arête latérale
[0133] 29. Deuxième arête latérale
[0134] 30. Troisième arête latérale
[0135] 31. Quatrième arête latérale
[0136] 32. Cinquième arête latérale
[0137] 33. Nervure
[0138] 34. Logements
[0139] 35. Logement
[0140] 36. Entretoise
[0141] 37. Ligne de pliage
[0142] 38. Jambe de suspension
[0143] 39. Élément de fixation
[0144] 40. Moyen d'encliquetage
[0145] 41. Broche à libération rapide
[0146] 42. Unité de réglage
[0147] 43. Contre-partie
[0148] 44. Fermeture à baïonnette
[0149] 45. Poignée rotative
[0150] 46. Élément d'actionnement
[0151] 47. Évidement
[0152] 48. Tige
[0153] 49. Contre-partie
[0154] 50. Ouverture

[0155] 51. Contre-dépouille

[0156] 52. Crochet

[0157] 53. Élément de butée

[0158] 54. Tampon en caoutchouc

[0159] 55. Nervures

[0160] 56. Surface latérale

[0161] 57. Évidement

[0162] 58. Moteur d'entraînement

Revendications

[Revendication 1] Carénage latéral (11) pour une moto (5), avec un élément principal plat allongé de type coque (12), qui présente un côté visible externe (13) et un côté interne (14) opposé à celui-ci et l'élément principal (12) présente une ouverture (15) traversant l'élément principal (12), et le carénage latéral (11) présente, sur un premier côté longitudinal (16) de l'élément principal (12), un premier élément d'aile (18) s'éloignant dans une première direction (17) de l'élément principal (12), qui présente, près du premier côté longitudinal (16) de l'élément principal (12), un évidement (19) et le carénage latéral (11) présente, sur un deuxième côté longitudinal (20) de l'élément principal (12), un deuxième élément d'aile (21) et un troisième élément d'aile (22) s'éloignant dans une deuxième direction (23) globalement opposée à la première direction (17), qui sont disposés de manière distante entre eux le long du deuxième côté longitudinal (20) de l'élément principal (12), les premier, deuxième et troisième éléments d'aile présentant chacun un côté visible externe (24) et un côté interne (25) opposé à celui-ci et le deuxième élément d'aile (21) et le troisième élément d'aile (22) possédant, le long du deuxième côté longitudinal (20) de l'élément principal (12), des extensions longitudinales différentes et présentant, dans une direction axiale verticale (H) transversale par rapport au deuxième côté longitudinal (20) de l'élément principal (12), des extensions différentes dans la direction axiale verticale (H), le troisième élément d'aile (22) présentant, dans la direction axiale verticale, une extension plus grande que le deuxième élément d'aile (21), caractérisé en ce que le troisième élément d'aile (22) présente sur le côté interne (25) un élément de butée (53).

[Revendication 2] Carénage latéral (11) selon la revendication 1, caractérisé par le fait que l'élément de butée (53) est conçu comme un élément en élastomère (54).

[Revendication 3] Carénage latéral (11) selon l'une des revendications 1 et 2, caractérisé en ce que le troisième élément d'aile (22) présente, en vue de dessus, une première arête latérale (28) qui s'étend le long du deuxième côté longitudinal (20) de l'élément principal (12) et qui présente une première extension longitudinale, et le troisième élément d'aile (22) possède une deuxième arête latérale (29)

globalement parallèle à la première arête latérale (28) et disposée de manière distante par rapport à celle-ci, avec une deuxième extension longitudinale plus courte que la première extension longitudinale.

[Revendication 4] Carénage latéral (11) selon l'une des revendications 1 à 3, caractérisé en ce que le troisième élément d'aile (22) présente une troisième arête latérale (30) et une quatrième arête latérale (31), disposées avec un angle par rapport au deuxième côté longitudinal (20) de l'élément principal (12), avec des extensions longitudinales différentes.

[Revendication 5] Carénage latéral (11) selon l'une des revendications 1 à 4, caractérisé en ce que le troisième élément d'aile (22) présente une cinquième arête latérale (32) s'étendant globalement dans la direction axiale verticale (H).

[Revendication 6] Carénage latéral (11) selon la revendication 5, caractérisé en ce que la cinquième arête latérale (32) est adjacente à la deuxième arête latérale (29) et à la quatrième arête latérale (31).

[Revendication 7] Carénage latéral (11) selon l'une des revendications 1 à 6, caractérisé en ce que le troisième élément d'aile (22) est conçu pour se déformer élastiquement par rapport à l'élément principal (12).

[Revendication 8] Carénage latéral (11) selon l'une des revendications 1 à 7, caractérisé en ce que le carénage latéral (11), lorsqu'il est monté sur une moto, est conçu pour recouvrir au moins partiellement une unité de réglage (42) d'un dispositif d'amortissement à ressort (38) de la moto (5).

[Revendication 9] Carénage latéral (11) selon la revendication 8, caractérisé en ce que le carénage latéral (11) est conçu de façon à être déformable élastiquement, de sorte que le recouvrement de l'unité de réglage (42) puisse être retiré et rétabli de manière réversible.

[Revendication 10] Moto (5) avec une roue avant (26) et une roue arrière (27) et un moteur d'entraînement (58), caractérisée par le fait que la moto (5) comprend en outre au moins un carénage latéral (11) selon l'une des revendications 1 à 9.

[Fig. 1]

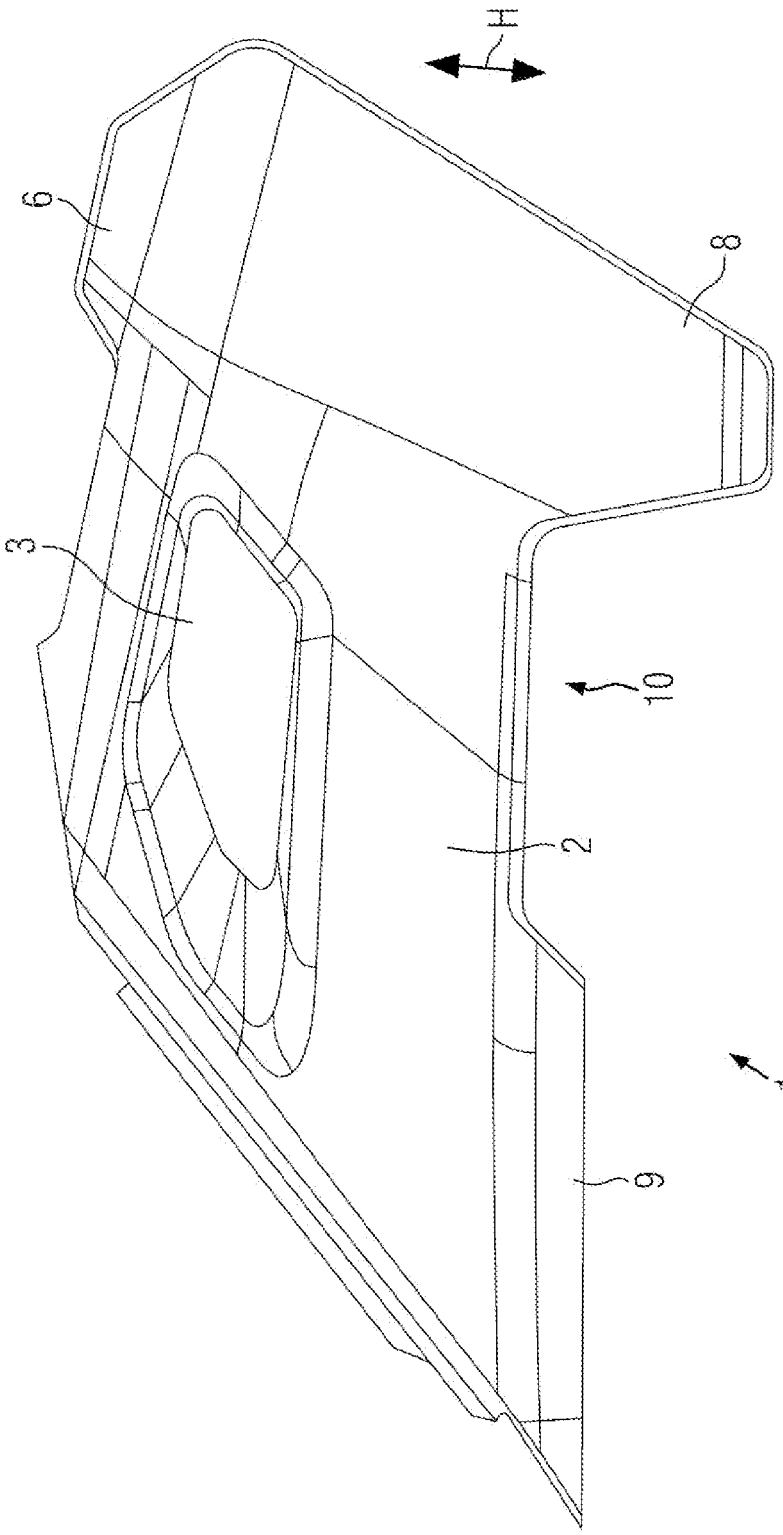


FIG. 1
(Etat de la technique)

[Fig. 2]

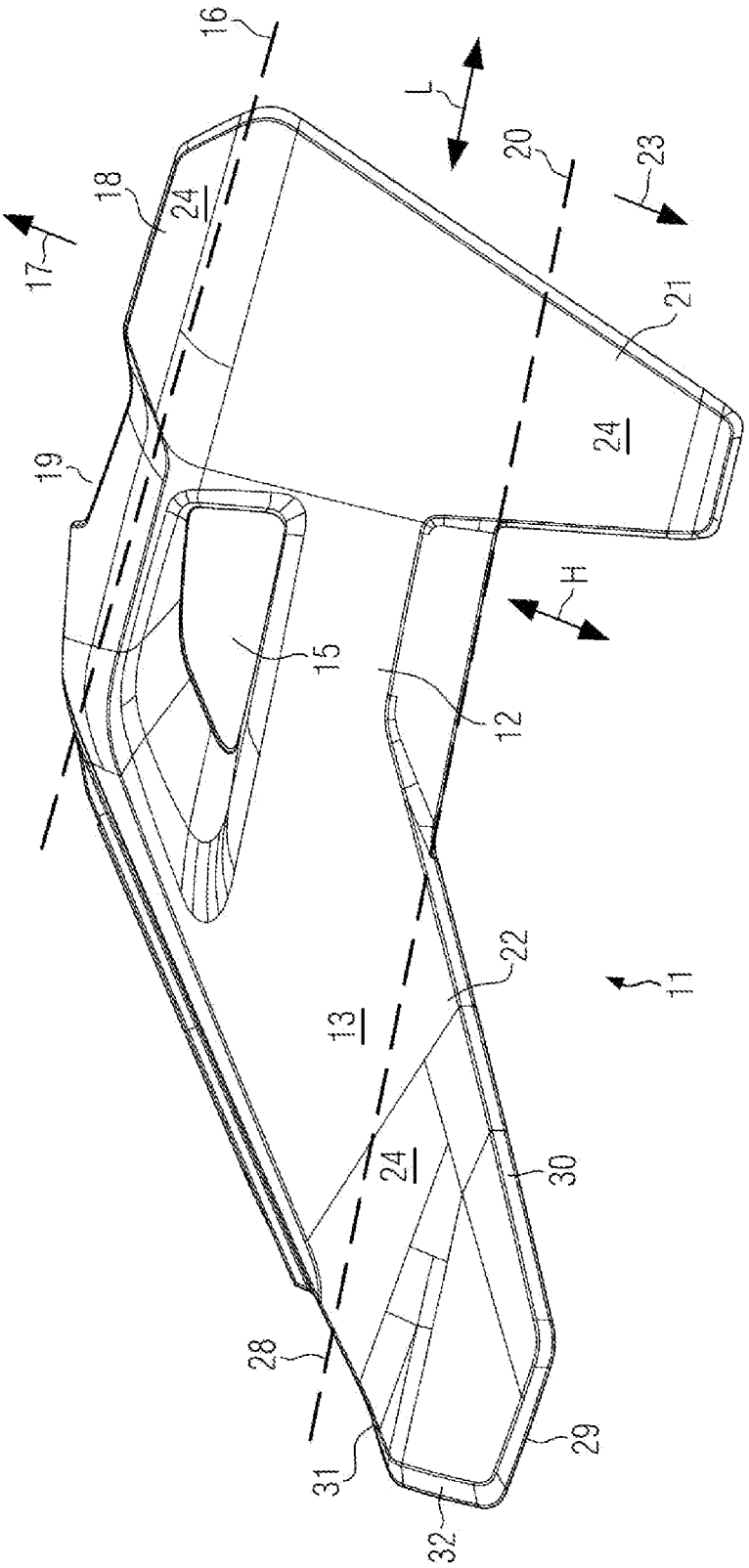


FIG. 2

[Fig. 3]

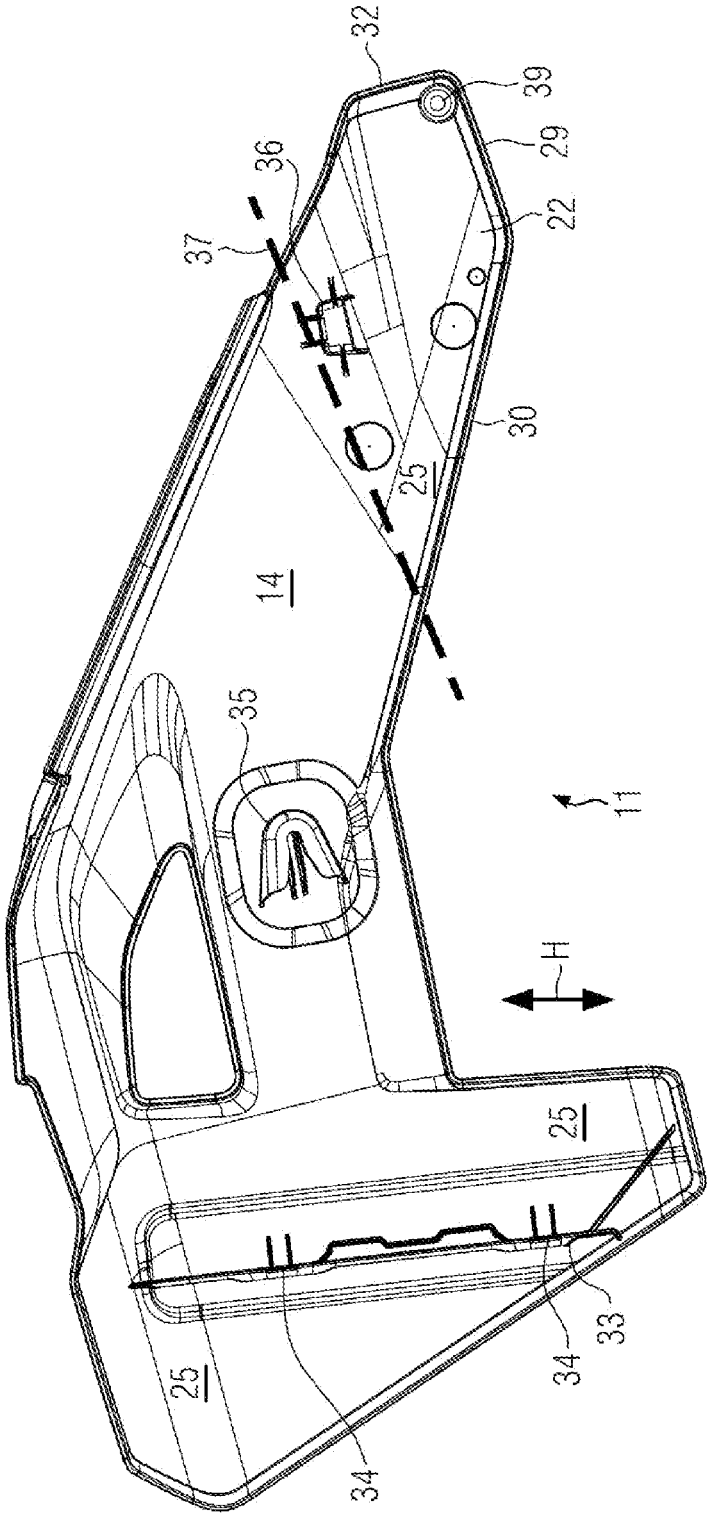


FIG. 3

[Fig. 4]

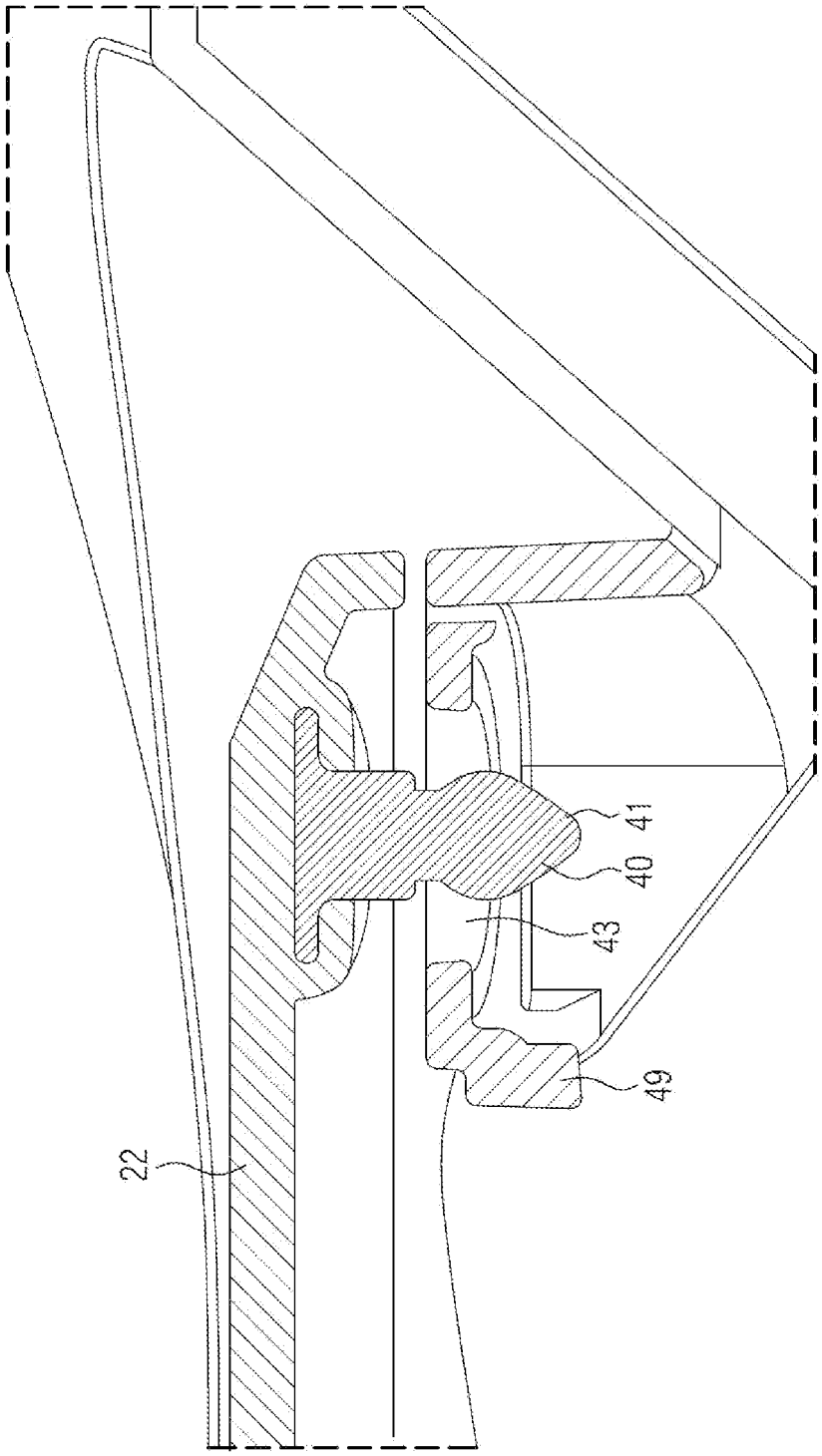


FIG. 4

[Fig. 5]

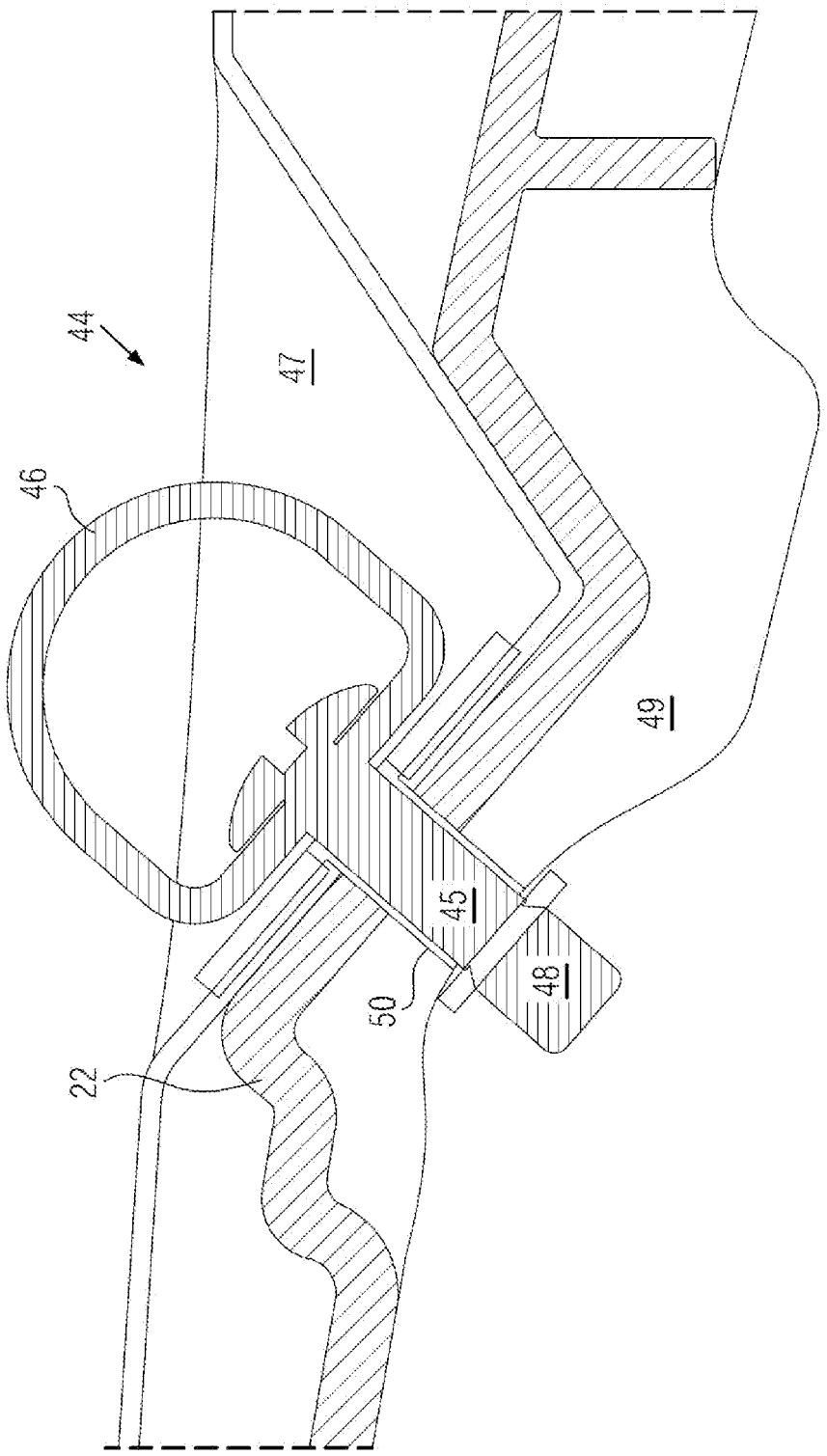


FIG. 5

[Fig. 6]

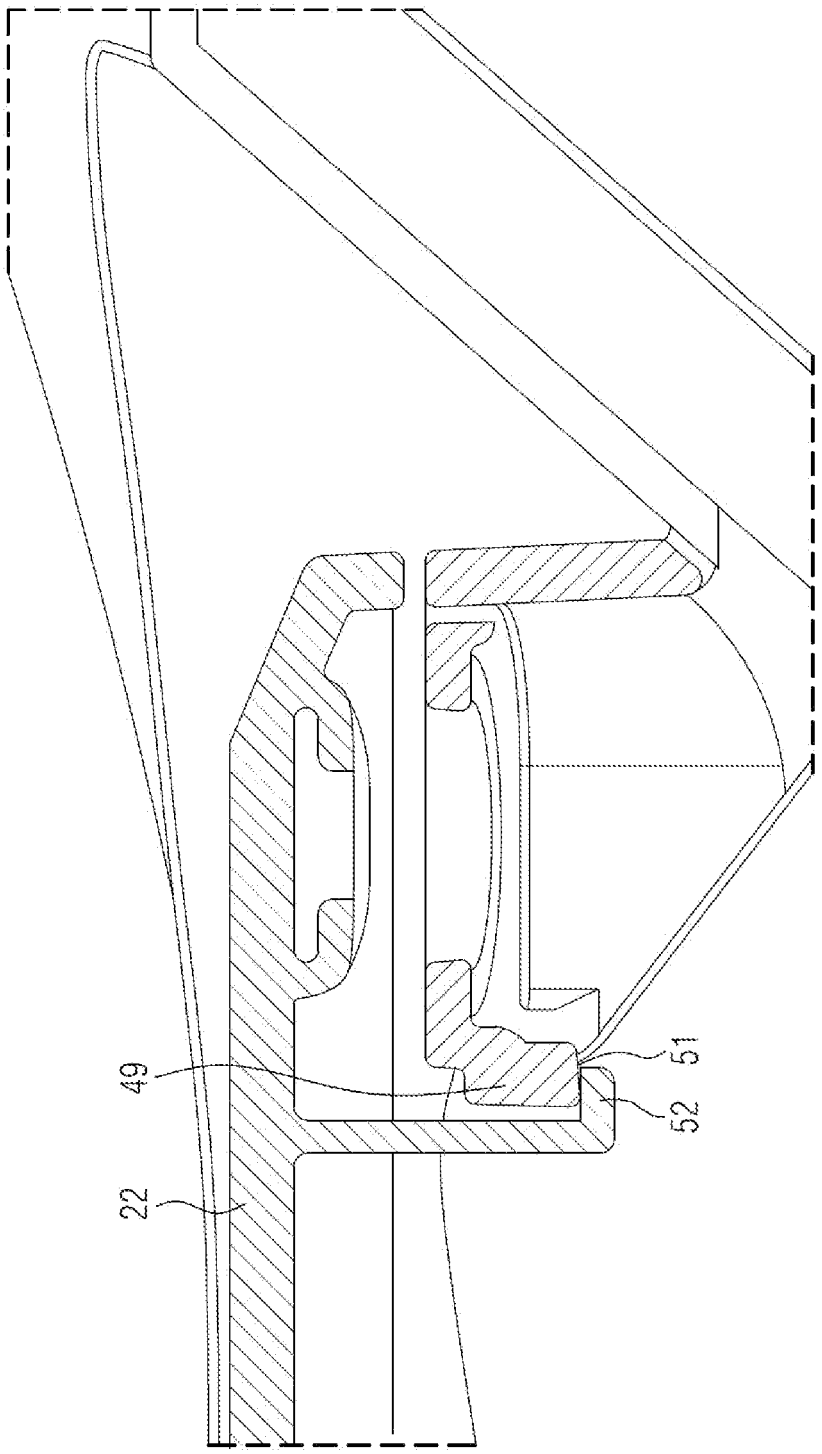


FIG. 6

[Fig. 7]

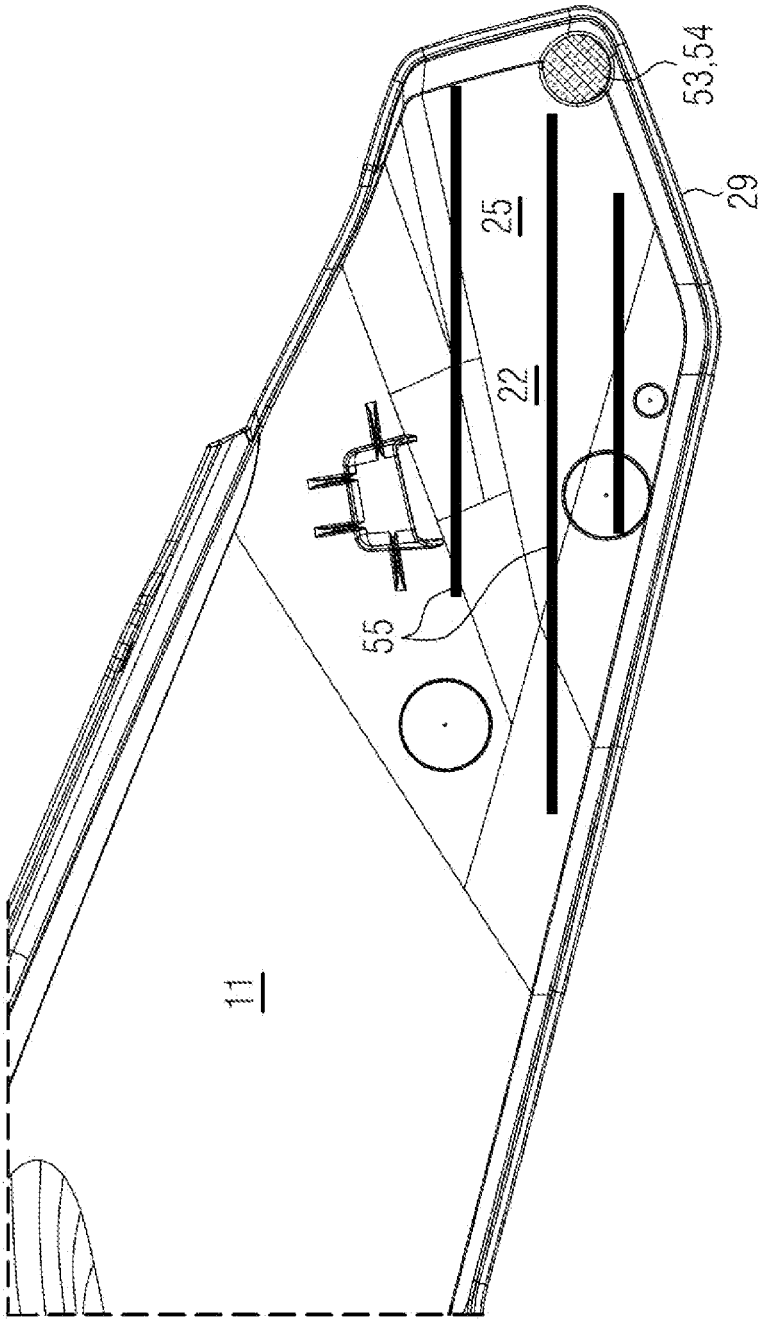


FIG. 7

[Fig. 8]

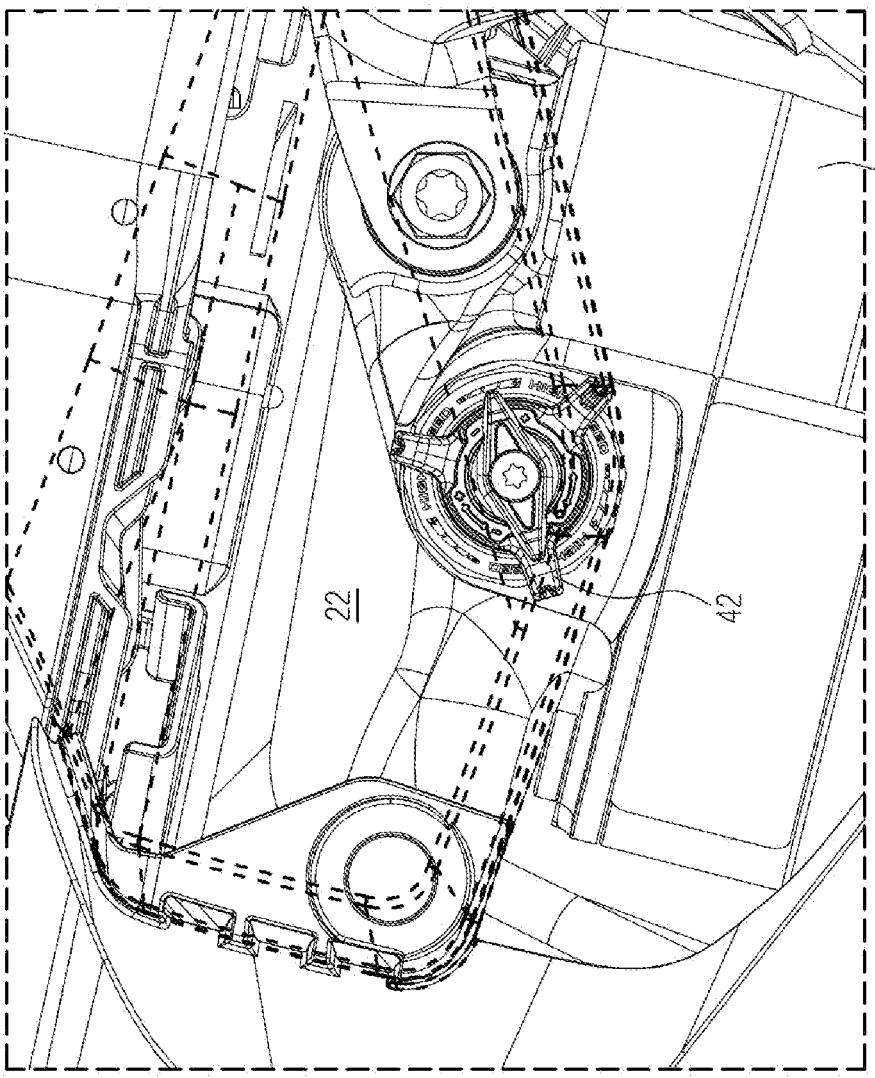


FIG. 8

[Fig. 9]

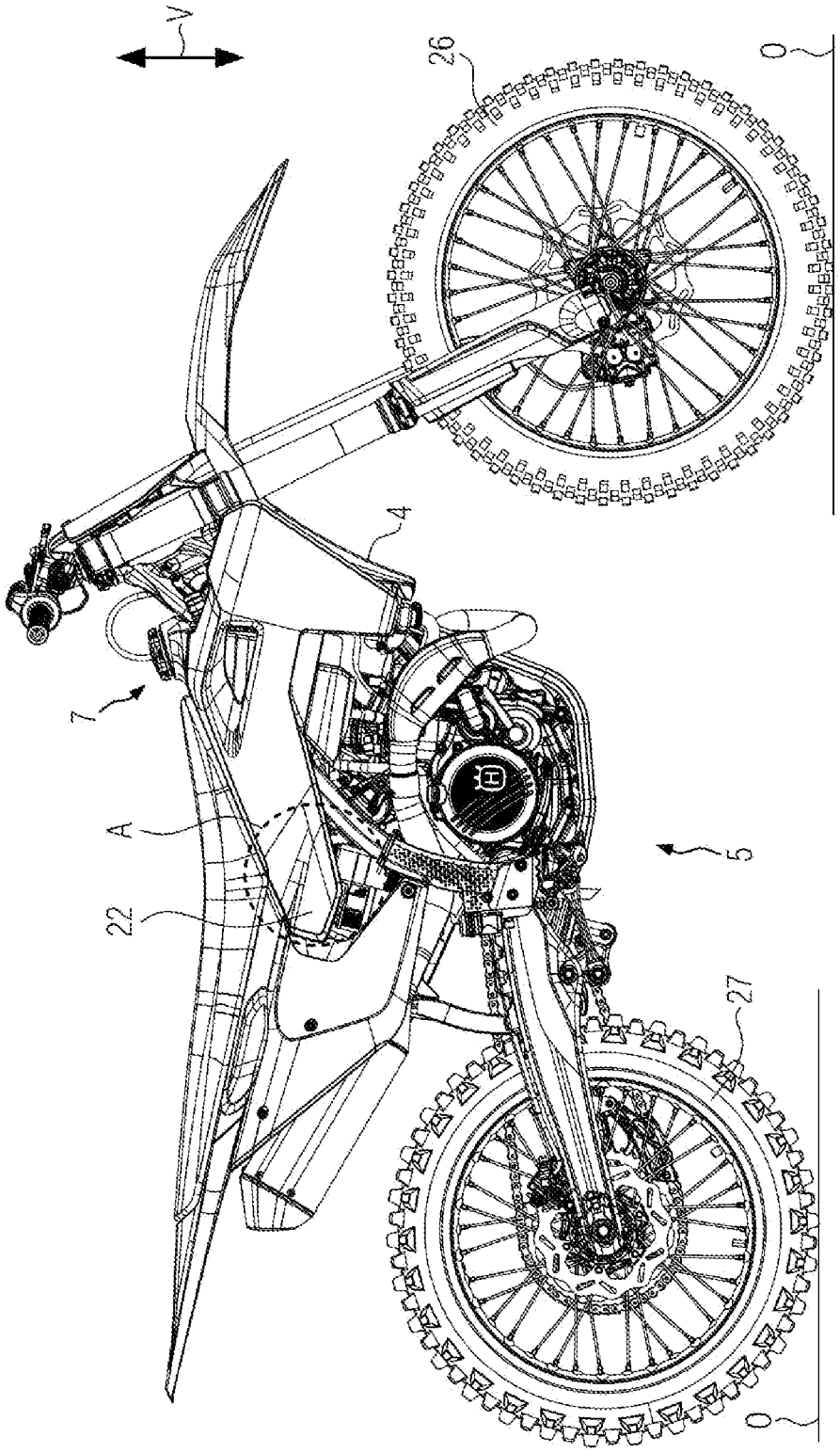


FIG. 9

[Fig. 10]

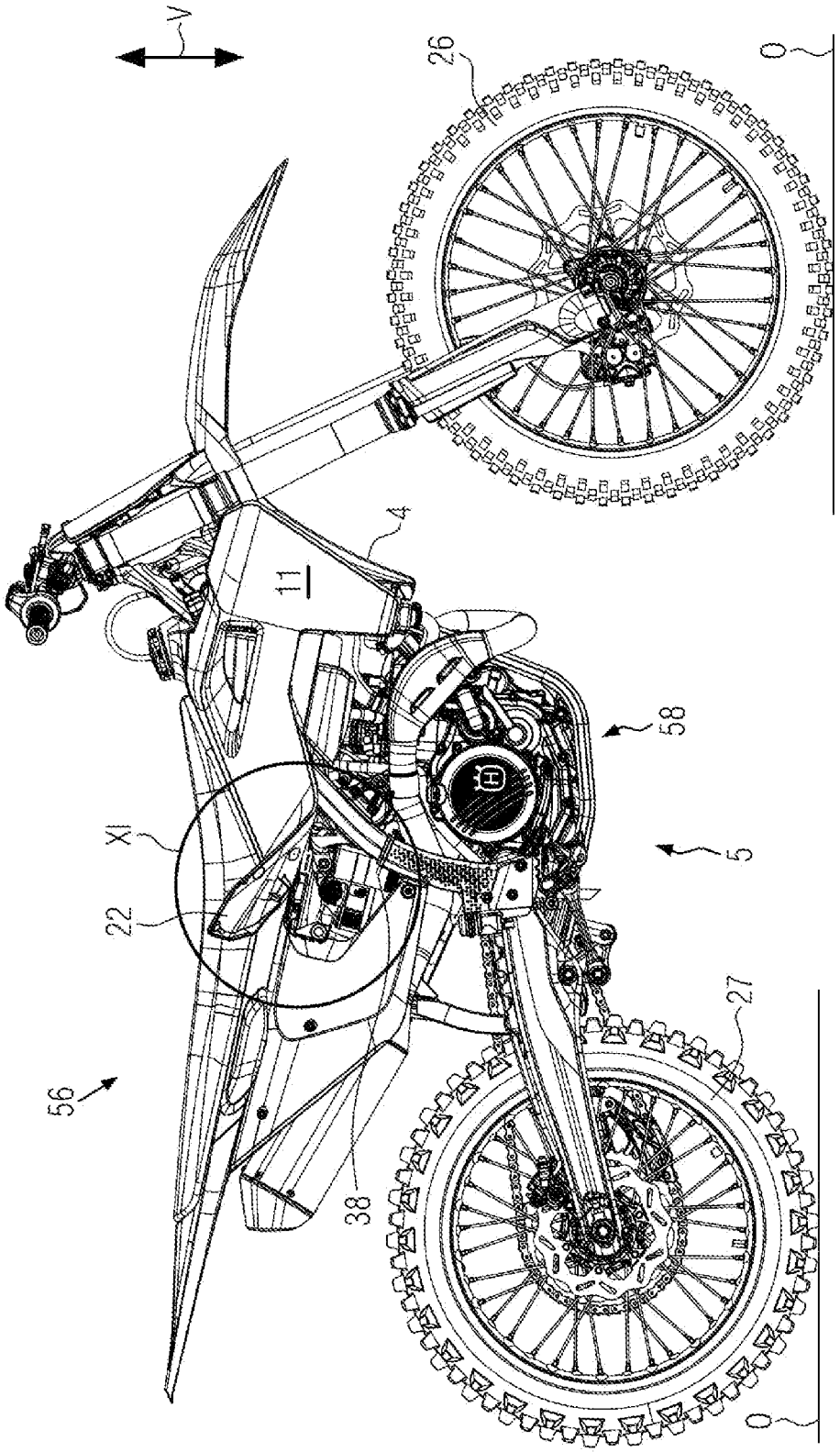


FIG. 10

[Fig. 11]

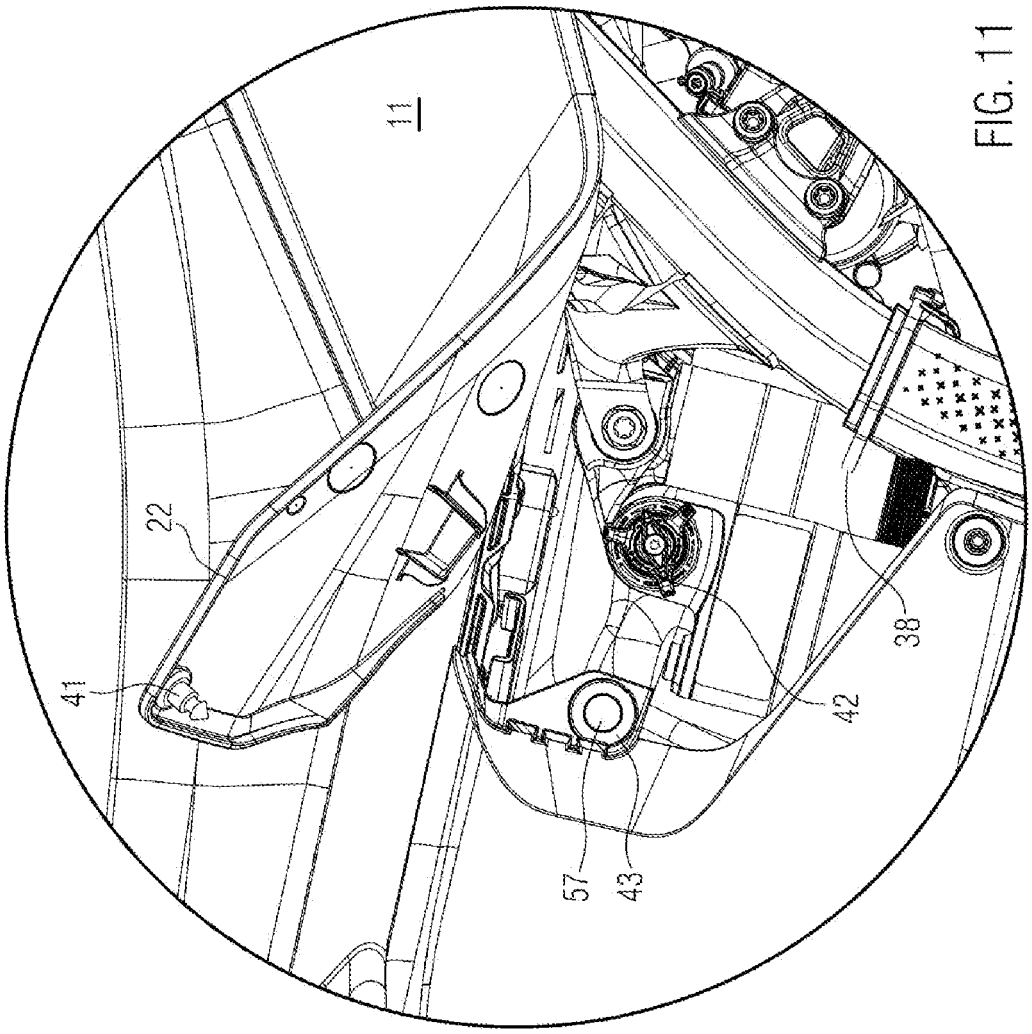


FIG. 11