



(12) CERERE DE BREVET DE INVENȚIE

(21) Nr. cerere: a 2020 00742

(22) Data de depozit: 17/11/2020

(41) Data publicării cererii:  
29/04/2021 BOPI nr. 4/2021

(71) Solicitant:  
• BODOMOI OTILIA-FLORENTINA,  
STR.APELE VII NR.21-23, SECTOR 6,  
BUCUREȘTI, B, RO

(72) Inventatori:  
• ȚURCANU MAXIMILIAN NICO,  
STR.SOVEJA, NR.52A, SECTOR 1,  
BUCUREȘTI, B, RO;  
• ȚURCANU TOMIO TUDOR, STR. SOVEJA,  
NR.52A, SECTOR 1, BUCUREȘTI, B, RO

(54) CUTIE PORTBAGAJ POSTERIOARĂ JOASĂ PENTRU MOTO

(57) Rezumat:

Invenția se referă la o cutie portbagaj, posterioară, joasă pentru motocicletele destinată transportului bagajelor. Cutia conform invenției are un corp cu două brațe în formă de litera "U" care îmbracă roata din spate a unei motocicletă (1), cele două brațe având între fețele interioare o distanță (a) cu valori de două ori cât lățimea roții spate, dispusă la o distanță (b) cu valori de la 30 la 100 mm față de roata spate, iar marginea anterioară fiind la o cotă (c) față de periferia roții spate, cu valori de la zero la valoarea mărimii razei roții spate, centrul de greutate fiind dispus la o înălțime (H) față de sol și la o distanță (l) față de limita posterioară de gabarit a motocicletă (1), la o distanță (p) față de centrul de greutate al motocicletă (1) și la o cotă (v) față de acesta, o gardă (s) la sol și un unghi ( $\alpha$ ) de ieșire posterior și estefixată de motocicletă (1) cu ajutorul unor șuruburi (10) și a unor piulițe (11), fiind prevăzută cu niște balamale (13) la care este articulată o ușă (14), iar la partea superioară sunt dispuse niște articulații (15) la care sunt prinse niște cleme (16).

Revendicări: 2  
Figuri: 2

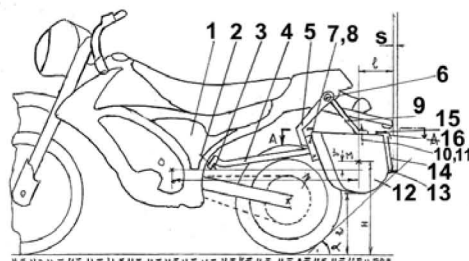


Fig. 1



RO 134894 A0  
18

ROMANIA  
OFICIUL NAȚIONAL DE BREVETARE  
CERERE DE BREVET DE INVENȚIE  
Nr. a 2020 0742  
Data depuneri 17-11-2020

## Cutie portbagaj posterioară joasă pentru moto

Invenția se referă la o cutie portbagaj pentru motociclete care este dispusă posterior și în poziție joasă.

Sunt cunoscute cutii portbagaj pentru moto care sunt dispuse posterior și deasupra nivelului șeii motocicletei, așa numitele Topcase, care prezintă desavantajul că centrul de masă al cutiei portbagaj este ridicat ceea ce afectează stabilitatea motocicletei. De asemenea în cazul căderii motociclistului cutia portbagaj nu permite deplasarea spre înapoi a motociclistului ceea ce duce la târârea acestuia. De asemenea cutia portbagaj dispusă deasupra nivelului șeii motocicletei iese din gabaritul longitudinal cu o cotă importantă cerută de spațiul necesar pasagerului. Sunt cunoscute de asemenea cutii portbagaj pentru moto care sunt dispuse lateral, de o parte și alta a roții din spate, așa numitele Sitecase. Acestea prezintă desavantajul că măresc gabaritul lateral în zona roții din spate ceea ce face dificilă deplasarea în trafic, în special printre șirurile de vehicule.

Cutia portbagaj posterioară joasă pentru moto conform invenției înlătură aceste desavantaje prin aceea că se compune din o motocicletă la care prin intermediul unor șuruburi asigurate cu niște piulițe se prind niște brațe la care sunt fixate de manieră uzuală niște leviere prinse prin niște șuruburi la motocicletă și prin niște șuruburi asigurate cu niște piulițe ca și prin un tendon și prin niște șuruburi asigurate cu niște piulițe se prinde o cutie prevăzută cu niște balamale la care este articulată o ușiță iar la partea superioară a cutiei se află niște articulații la care sunt prinse niște cleme.

Centrul de masă al cutiei portbagaj posterioară joasă pentru moto M este situat la o înălțime H față de sol și o distanță l față de limita posterioară de gabarit a motocicletei, la o distanță p față de centrul de masă al motocicletei și la o cotă v față de acesta, cutia portbagaj posterioară joasă pentru moto având o gardă la sol h și un unghi de ieșire posterior  $\alpha$ . Cutia are forma literei U îmbrăcând roata spate, cele două brațe ale literei U având între fețele interioare o distanță a, cutia fiind la o distanță b de roata spate, iar marginea anterioară a cutiei fiind la o cotă c față de periferia roții spate.

Cutia portbagaj posterioară joasă pentru moto conform invenției prezintă avantajul că stabilitatea motocicletei crește prin coborârea centrului de masă al bagajului, că permite deplasarea înapoi a motociclistului în caz de accident și se evită târârea acestuia, că permite încălecarea și descălecarea motocicletei mai ușor, cu un picior dispus pe sol și nu pe scăriță, că permite deplasarea mai ușoară în trafic având gabaritul transversal mai mic.

Se dă mai jos un exemplu de realizare în legătură și cu figurile care reprezintă Fig. 1 – vedere laterală a cutiei portbagaj posterioară joasă pentru moto și Fig. 2 – secțiune văzută de sus a cutiei portbagaj posterioară joasă pentru moto.

Cutie portbagaj posterioară joasă pentru moto conform invenției se compune din motocicleta 1 la care prin intermediul șuruburilor 2 asigurate cu piulițele 3 se prind brațele 4 la care sunt fixate de manieră uzuală, spre exemplu prin sudură, levierul 5 prinse prin șuruburile 6 la motocicleta 1 și prin șuruburile 7 asigurate cu piulițele 8 ca și prin tendonul 9, și prin șuruburile 10 asigurate cu piulițele 11 se prinde cutia 12 prevăzută cu balamalele 13 la care este articulată ușița 14 iar la partea superioară a cutiei 12 se află articulațiile 15 la care sunt prinse clemenele 16.

Centrul de masă al cutiei portbagaj posterioară joasă pentru moto  $M$  este situat la înălțimea  $H$  față de sol cu valori de circa jumătate din înălțimea la șea și  $l$  față de limita posterioară de gabarit a motocicletei cu valori de circa jumătate din cota  $H$ , și este situat la distanța  $p$  față de centrul de masă al motocicletei  $O$  cu valori de circa jumătate din lungimea motocicletei și la cota  $v$  față de acesta cu valori apropiate de zero, depășirea gabaritului longitudinal al motocicletei s având valori între zero și 300 mm, iar garda la sol a cutiei portbagaj posterioară joasă pentru moto este  $h$  cu valori apropiate de valoarea razei roții posterioare; iar unghiul de ieșire posterior  $\alpha$  are valori ce depășesc 30 grade. Cutia 12 are forma literei U îmbrăcând roata spate, cele două brațe ale literei U având între fețele interioare distanța  $a$  cu valori de circa două ori cât lățimea roții spate, cutia 12 fiind la distanța  $b$  cu valori de la 30 la 100 mm de roata spate, iar marginea anterioară a cutiei 12 fiind la cota  $c$  față de periferia roții spate cu valori de la zero la valoarea mărimii razei roții spate.

## REVENDICARI

Cutie portbagaj posterioară joasă pentru moto destinată transportului bagajelor pe motocicletă caracterizată prin aceea că se compune din o motocicletă (1) la care prin intermediul unor șuruburi (2) asigurate cu niște piulițe (3) se prind niște brațe (4) la care sunt fixate de manieră uzuală niște leviere (5) prinse prin niște șuruburi (6) la motocicletă (1) și prin niște șuruburi (7) asigurate cu niște piulițe (8) ca și prin un tendon (9) și prin niște șuruburi (10) asigurate cu niște piulițe (11) se prinde o cutie (12) prevăzută cu niște balamale (13) la care este articulată o ușiță (14) iar la partea superioară a cutiei (12) se află niște articulații (15) la care sunt prinse niște cleme (16).

Centrul de masă al cutiei portbagaj posterioară joasă pentru moto (M) este situat la o înălțime (H) față de sol și o distanță (l) față de limita posterioară de gabarit a motocicletei (1), la o distanță (p) față de centrul de masă al motocicletei (O) și la o cotă (v) față de acesta, cutia portbagaj posterioară joasă pentru moto având o gardă la sol (h) și un unghi de ieșire posterior ( $\alpha$ ). Cutia are forma literei U îmbrăcând roata spate, cele două brațe ale literei U având între fețele interioare o distanță (a), cutia fiind la o distanță (b) de roata spate, iar marginea anterioară a cutiei fiind la o cotă (c) față de periferia roții spate.

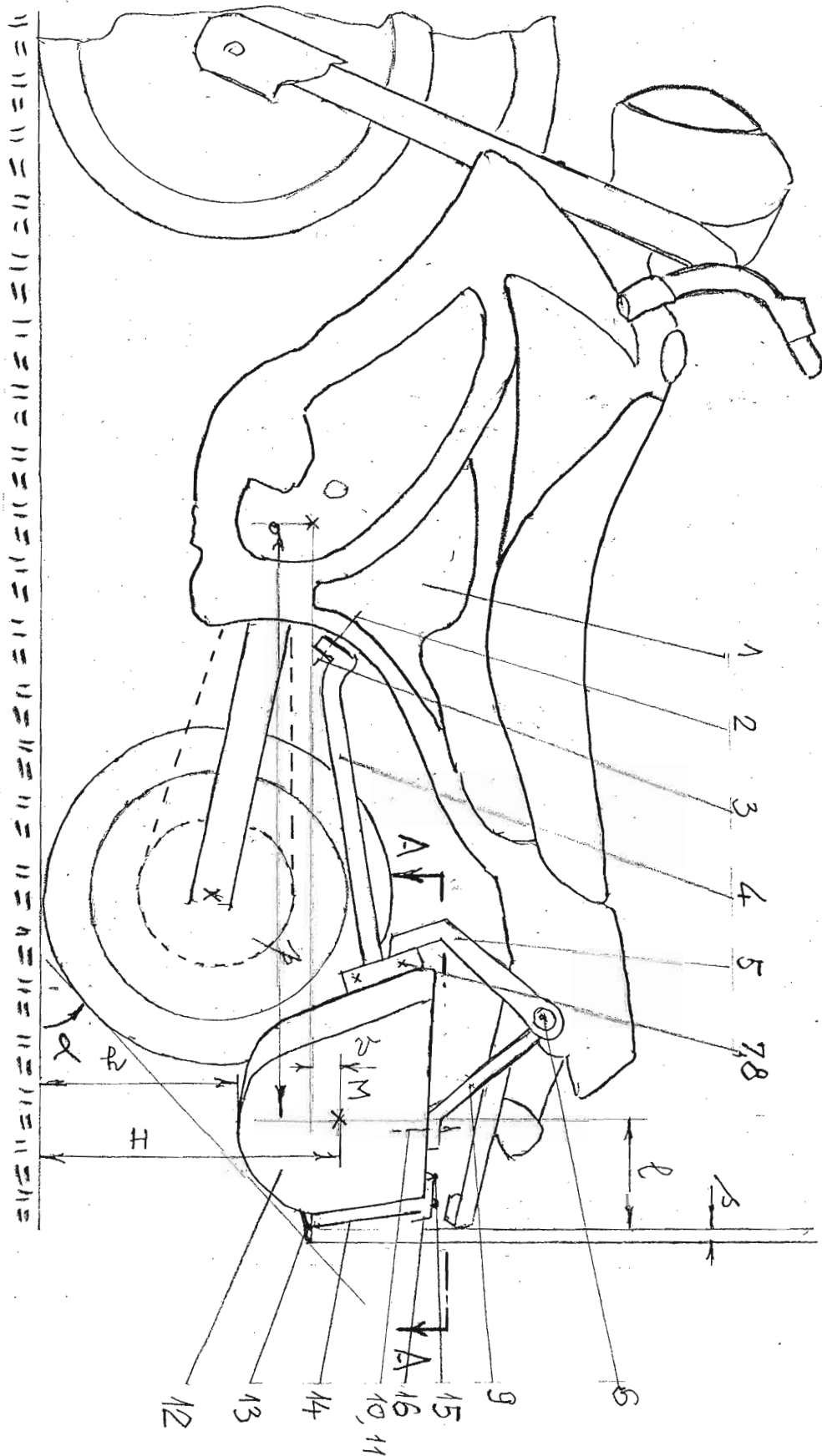


Fig 1

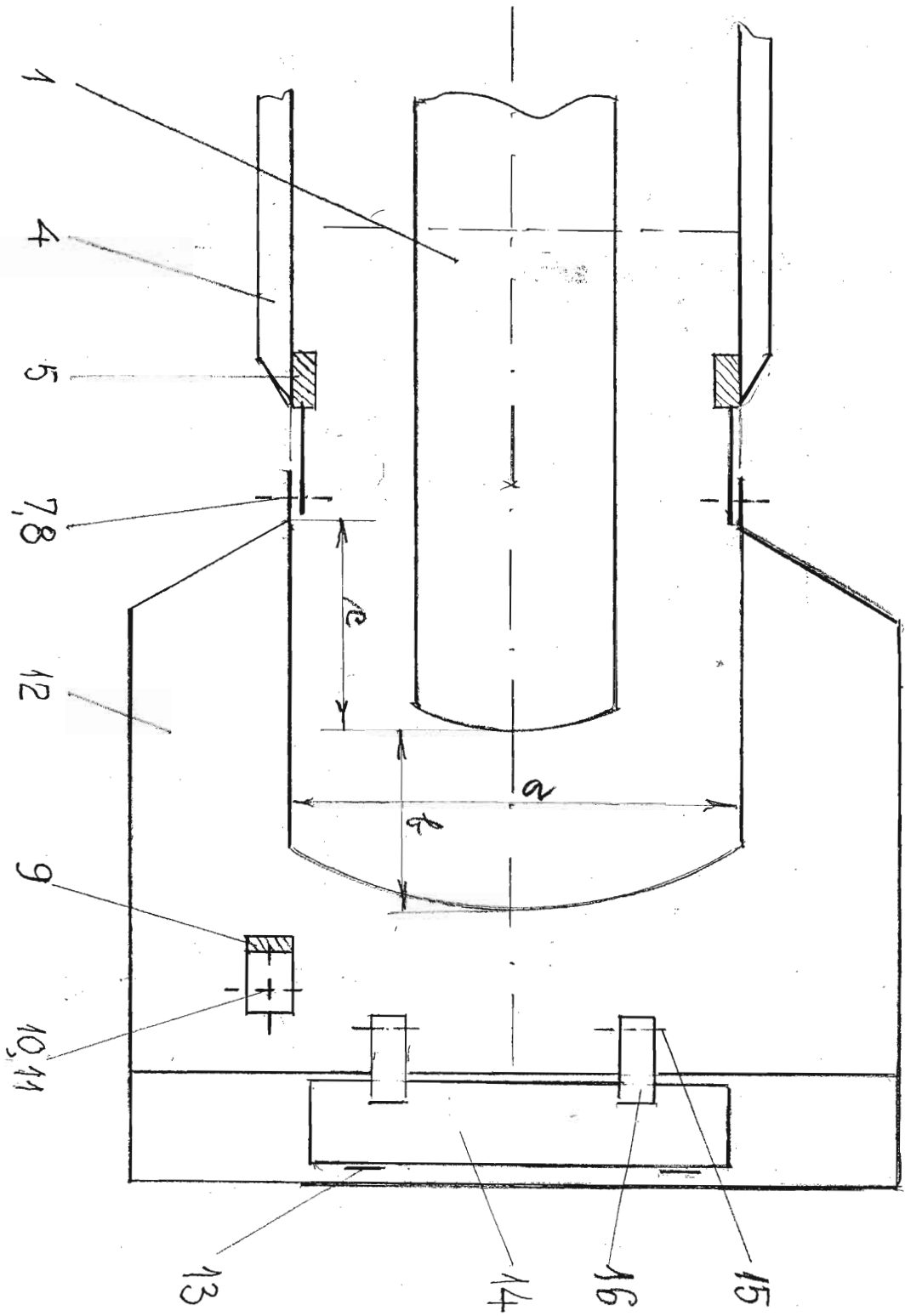


Fig 2