ANEXO 2.

CLAIMS

1. Lateral case (10) for motorcycles comprising a coupling/release device configured to allow the coupling and the release of said case (10) to/from the vehicle frame (50), said coupling/release device comprising at least one pair of hooks (23, 24) which protrude from the surface of the case (10) intended to face said frame (50) with the loops (23a, 24a) facing downwards and configured to engage special coupling seats (100, 200) formed on said vehicle frame (50), said device further comprising a pair of sliders (25, 26) movable along a substantially horizontal direction and each configured to be able to selectively positioning in correspondence with one of said hooks (23, 24), below it, so as to match special grooves (400, 500) formed on said frame (50) below said coupling seats (100, 200), further characterized in that each of said sliders (25, 26) is connected to a respective sliding rod-shaped element (43, 46) comprising at least one rack portion (44, 47), a first (43) of said sliding rod-shaped elements being in turn kinematically connected to a locking/unlocking lever (41) which can be activated by the user, the actuation of said lever (41) causing the translation of said first rod-shaped element (43) and of the relative slider (25), the two rack portions (44, 47) resulting facing each other and an idle toothed wheel (45) being interposed between them so that the translation of said first rod-shaped element (43) caused by the actuation of said lever (41) causes an equal translation in the opposite direction of the

second (46) of said rod-shaped elements (43, 46) and of the relative slider (26).

2. Lateral case (10) for motorcycles according to the previous claim, characterized in that said sliders (25, 26) are movable between a first release position in which they are close to each other and allow the coupling and uncoupling of the case (10) to the frame (50) of the vehicle, and a second locking position in which they are spaced from each other and match said grooves (400, 500) formed on said frame (50) retaining the case hooked to the frame (50) of the vehicle with said hooks (23, 24) inserted into said coupling seats (100, 200).

3. Lateral case (10) for motorcycles according to the previous claim, characterized in that said locking/unlocking lever (41) is movable between a first closing position in which said sliders (25, 26) are in said locking position, and a second opening position in which said sliders (25, 26) are in said release position.

4. Lateral case (10) for motorcycles according to the previous claim, characterized in that said locking/unlocking lever (41) is assembled on a rotating shaft (42) in turn connected to a crank (42a) configured to engage through a pin (42b) with said first rod-shaped element (43), so that the rotation of said locking/unlocking lever (41) around the axis of the rotating shaft (42) causes a translation of said first rod-shaped element (43) and, consequently, an equal and opposite translation of said second rod-like element (46).

5. Lateral case (10) for motorcycles according to one or more of the preceding claims, characterized in that it further comprises closing means (21, 30, 31) of the case configured for selectively allowing or preventing the user from accessing said locking/unlocking lever (41).
6. Lateral case (10) for motorcycles according to the previous claim, characterized in that it further comprises a lock block (20) and in that said case closing means (21, 30, 31) are operatively connected to said lock block (20) so that by acting on the lock (20) it is possible to lock or unlock said case closing means (21, 30, 31) preventing or allowing the user to access said locking/unlocking lever (41).
7. Lateral case (10) for motorcycles according to the previous claim, characterized in that said case closing means (21, 30, 31) comprise an under-lock element (30) operatively connected to said lock block (20), a locking slider (31) operatively connected to said under-lock element (30), and a handle (21) configured to selectively cooperate with said locking slider (31) so that by operating said lock block (20) through said under-lock element (30) and said locking slider (31) the opening of said handle (21) is selectively allowed or prevented, said handle (21) in turn allowing or preventing the access to said locking/unlocking lever (41).
8. Lateral case (10) for motorcycles according to the previous claim, characterized in that said case closure means further comprise a case closure hook (22) which allows to close and/or open the case,

operatively connected through said under-lock element (30) and said locking slider (31) to said lock block (20) so that when the key is in the open position both said suitcase closure hook (22) and said handle (21) can be moved by the user, so as to allow the access to said lever (41).

9. Lateral case (10) for motorcycles according to one or more of the preceding claims, characterized in that it further comprises a housing seat (14) obtained at the lower area of the case and configured to receive, when the case is coupled to the motorcycle, lower coupling means (300) integral with the vehicle frame (50), preferably integral with the area of the frame supporting the passenger footrest.

10. Coupling system for a lateral case (10) for motorcycles, characterized in that it comprises a case (10) according to one or more of the preceding claims, a motorcycle frame (50) equipped, in the area of the back end of the vehicle, with coupling seats (100, 200) configured to accommodate said hooks (23, 24) of said case (10) facing upwards, said frame (50) being further provided with grooves (400, 500) formed at the bottom to said coupling seats (100, 200) and configured to match with said sliders (25, 26) preventing, when said sliders (25, 26) are in their locking position in which they are spaced apart, movements in the vertical direction of the case (10) with respect to the frame (50) and, consequently, the exit of the hooks (23, 24) from the corresponding coupling seats (100, 200).

REIVINDICACIONES

1. Maleta lateral (10) para motocicletas que comprende un dispositivo de acoplamiento/liberación configurado para permitir el acoplamiento y la liberación de dicha maleta (10) a/del bastidor del vehículo (50), comprendiendo dicho dispositivo de acoplamiento/liberación al menos un par de ganchos (23, 24) que sobresalen de la superficie de la maleta (10) destinados a orientarse hacia dicho bastidor (50) con los bucles (23a, 24a) orientados hacia abajo y configurados para acoplarse a asientos de acoplamiento especiales (100, 200) formados en dicho bastidor del vehículo (50), comprendiendo además dicho dispositivo un par de correderas (25, 26) móviles a lo largo de una dirección sustancialmente horizontal y cada una configurada para poder situarse selectivamente en correspondencia con uno de dichos ganchos (23, 24), debajo del mismo, para hacer coincidir las ranuras especiales (400, 500) formadas en dicho bastidor (50) debajo de dichos asientos de acoplamiento (100, 200), caracterizada además porque cada una de dichas correderas (25, 26) está conectada a un elemento deslizante en forma de barra (43, 46) respectivo que comprende al menos una porción de cremallera (44, 47), estando a su vez un primer (43) de dichos elementos deslizantes en forma de barra conectado cinemáticamente a una palanca de bloqueo/desbloqueo (41) que puede ser activada por el usuario, provocando el accionamiento de dicha palanca (41) la traslación de dicho primer elemento en forma de barra (43) y de la corredera (25) relativa, resultando las dos porciones de cremallera (44, 47) enfrentadas y estando una rueda dentada inactiva (45) interpuesta entre las mismas, de modo que la traslación de dicho primer elemento en forma de barra (43) provocada por el accionamiento de dicha

palanca (41) provoque una traslación igual en la dirección opuesta del segundo (46) de dichos elementos en forma de barra (43, 46) y de la corredera (26) relativa.

2. Maleta lateral (10) para motocicletas de acuerdo con la reivindicación anterior, caracterizada porque dichas correderas (25, 26) son móviles entre una primera posición de liberación en la que están próximas entre sí y permiten el acoplamiento y desacoplamiento de la maleta (10) a/del bastidor (50) del vehículo, y una segunda posición de bloqueo en la que están separadas entre sí y coinciden con dichas ranuras (400, 500) formadas en dicho bastidor (50) manteniendo la maleta enganchada al bastidor (50) del vehículo con dichos ganchos (23, 24) insertados en dichos asientos de acoplamiento (100, 200).

3. Maleta lateral (10) para motocicletas de acuerdo con la reivindicación anterior, caracterizada porque dicha palanca de bloqueo/desbloqueo (41) se puede mover entre una primera posición de cierre en la que dichas correderas (25, 26) están en dicha posición de bloqueo, y una segunda posición de apertura en la que dichas correderas (25, 26) están en dicha posición de liberación.

4. Maleta lateral (10) para motocicletas de acuerdo con la reivindicación anterior, caracterizada porque dicha palanca de bloqueo/desbloqueo (41) está montada en un eje giratorio (42) conectado a su vez a una manivela (42a) configurada para acoplarse a través de un pasador (42b) con dicho primer elemento en forma de barra (43), de modo que el giro de dicha palanca de bloqueo/desbloqueo (41) alrededor del eje del eje giratorio (42) provoque una

traslación de dicho primer elemento en forma de barra (43) y, por consiguiente, una traslación igual y opuesta de dicho segundo elemento en forma de barra (46).

5. Maleta lateral (10) para motocicletas de acuerdo con una o más de las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque comprende además medios de cierre (21, 30, 31) de la maleta configurados para permitir o evitar selectivamente que el usuario acceda a dicha palanca de bloqueo/desbloqueo (41).

6. Maleta lateral (10) para motocicletas de acuerdo con la reivindicación anterior, caracterizada porque comprende además un bloque de cerradura (20) y porque dichos medios de cierre (21, 30, 31) de la maleta están conectados operativamente a dicho bloque de cerradura (20), de modo que al actuar sobre la cerradura (20) es posible bloquear o desbloquear dichos medios de cierre (21, 30, 31) de la maleta evitando o permitiendo que el usuario acceda a dicha palanca de bloqueo/desbloqueo (41).

7. Maleta lateral (10) para motocicletas de acuerdo con la reivindicación anterior, caracterizada porque dichos medios de cierre (21, 30, 31) de la maleta comprenden un elemento de cerradura inferior (30) conectado operativamente a dicho bloque de cerradura (20), una corredera de bloqueo (31) operativamente conectada a dicho elemento de cerradura inferior (30), y un tirador (21) configurado para cooperar selectivamente con dicha corredera de bloqueo (31), de modo que al operar dicho bloque de bloqueo (20) a través de dicho elemento de cerradura inferior (30) y dicha corredera de bloqueo (31) la apertura de dicho

tirador (21) se permite o se evita selectivamente, permitiendo o evitando a su vez el acceso de dicho tirador (21) a dicha palanca de bloqueo/desbloqueo (41).

8. Maleta lateral (10) para motocicletas de acuerdo con la reivindicación anterior, caracterizada porque dichos medios de cierre de la maleta comprenden además un gancho de cierre (22) de la maleta que permite cerrar y/o abrir la maleta, conectado operativamente a través de dicho elemento de cerradura inferior (30) y dicha corredera de bloqueo (31) a dicho bloque de cerradura (20), de modo que cuando la llave está en la posición abierta, tanto dicho gancho de cierre (22) de la maleta como dicho tirador (21) pueden moverse por el usuario, para permitir el acceso a dicha palanca (41).

9. Maleta lateral (10) para motocicletas de acuerdo con una o más de las reivindicaciones anteriores, caracterizada porque comprende además un asiento de alojamiento (14) obtenido en el área inferior de la maleta y configurado para recibir, cuando la maleta está acoplada a la motocicleta, los medios de acoplamiento inferiores (300) integrados en el bastidor (50) del vehículo, preferentemente integrados en el área del bastidor que soporta el reposapiés del pasajero.

10. Sistema de acoplamiento para una maleta lateral (10) para motocicletas, caracterizado porque comprende una maleta (10) de acuerdo con una o más de las reivindicaciones anteriores, un bastidor de motocicleta (50) equipado, en el área del extremo trasero del vehículo, con asientos de acoplamiento (100, 200) configurados para acomodar dichos ganchos (23, 24) de dicha maleta (10)

orientados hacia arriba, estando además dicho bastidor (50) provisto de ranuras (400, 500) formadas en la parte inferior de dichos asientos de acoplamiento (100, 200) y configuradas para coincidir con dichas correderas (25, 26) evitando, cuando dichas correderas (25, 26) están en su posición de bloqueo en la que están separadas, los movimientos en la dirección vertical de la maleta (10) con respecto al bastidor (50) y, por consiguiente, la salida de los ganchos (23, 24) de los correspondientes asientos de acoplamiento (100, 200).