



República Federativa do Brasil
Ministério do Desenvolvimento, Indústria
e do Comércio Exterior
Instituto Nacional da Propriedade Industrial.

(21) **PI0901545-0 A2**



* B R P I O 9 0 1 5 4 5 A 2 *

(22) Data de Depósito: 22/05/2009
(43) Data da Publicação: 06/04/2010
(RPI 2048)

(51) *Int.Cl.:*
B62H 5/00 (2010.01)
B62J 1/08 (2010.01)

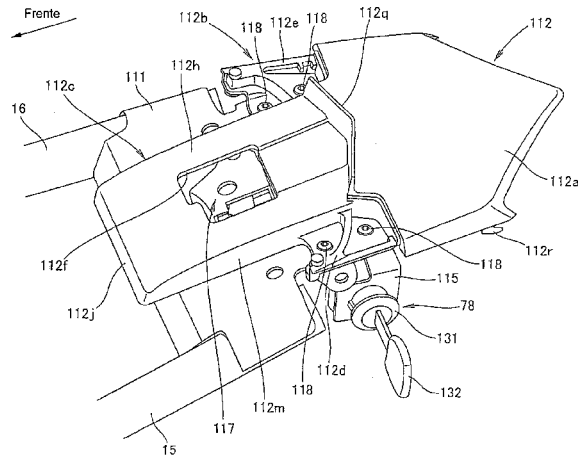
(54) Título: **ESTRUTURA ANTIFURTO**

(30) Prioridade Unionista: 31/07/2008 JP 2008-198081

(73) Titular(es): Honda Motor CO., Ltd.

(72) Inventor(es): Masanori Nakamura

(57) **Resumo:** ESTRUTURA ANTIFURTO. A presente invenção refere-se a uma estrutura antifurto tendo uma eficácia aumentada contra o furto enquanto suprimindo um aumento no custo mesmo embora um mecanismo de travamento seja colocado em um lado superior de um membro transversal. Na estrutura antifurto, um assento 56 que é capaz de ser travado com um mecanismo de travamento de assento 117 é montado em um par de trilhos de assento esquerdo e direito 15 e 16 conectados por um membro transversal 111, os trilhos de assento 15 e 16 são cobertos com uma coberta central traseira 112 de ambas as faces laterais e um mecanismo de destravamento 78 para destravar o mecanismo de travamento de assento 117 é montado em um superfície lateral de um paralamas traseira 74 que cobre uma roda traseira 73 por cima. Em adição, o mecanismo de travamento de assento 117 é provido em um lado superior do membro transversal 111 e a coberta central traseira 112 possui uma porção de extensão 112c que se estende ao longo e sob o assento 56, de modo que a porção de extensão 112c encerra o mecanismo de travamento 117.





Relatório Descritivo da Patente de Invenção para "ESTRUTURA
ANTIFURTO".

Campo Técnico

A presente invenção refere-se à estrutura antifurto.

5 Técnica Anterior

Em uma estrutura antifurto convencional conhecido, um mecanismo de travamento de assento com o que um assento é travado para não ser aberto é colocado sob um membro transversal que é provido para se estender através dos trilhos de assento esquerdo e direito (ver Documento de Patente I, por exemplo).

Documento de Patente 1 Publicação de Pedido de Patente Japonesa Nº 2006-240619

De acordo com as figuras 6 e 8 do Documento de Patente I, o membro transversal traseiro 49 é montado no par de trilhos de assento esquerdo 40L e direito 40R, que suporta o assento, para se estender através dos mesmos e o mecanismo de travamento de assento 90, com o que o assento é travado para não ser aberto, é montado sob o membro transversal traseiro 49.

Descrição da Invenção

20 Problemas a Serem solucionados pela Invenção

O mecanismo de travamento de assento 90 é provido sob o membro transversal traseiro 49 e o trilho de assento esquerdo 40L e o trilho de assento direito 40R são colocados, respectivamente, em ambos os lados do mecanismo de travamento de assento 90. Tal estrutura é altamente eficaz contra o furto; por exemplo, mesmo que alguém insira sua mão ou uma ferramenta a partir de uma folga entre o assento e qualquer um dos trilhos de assento pela força, o mesmo encontrará dificuldade em atingir o mecanismo de travamento de assento 90. Em contraste, por exemplo, uma estrutura em que um mecanismo de travamento de assento é colocado em um lado superior de um membro transversal traseiro possui um problema estrutural de permitir alguém a alcançar facilmente o mecanismo de travamento de assento com sua mão ou uma ferramenta, e, assim abrir facilmente um

assento.

Mesmo na aplicação de uma estrutura antifurto à estrutura acima, é desejado suprimir um aumento no custo.

Um objetivo da presente invenção é prover uma estrutura antifurto tendo uma eficácia aumentada contra o furto enquanto suprimindo um aumento no custo mesmo embora um mecanismo de travamento de assento seja colocado em um lado superior de um membro transversal.

Meios para Solucionar Problemas

Um primeiro aspecto da invenção proporciona uma estrutura antifurto caracterizada como segue. Na estrutura antifurto, um assento que é capaz de ser travado com um mecanismo de travamento de assento é montado em um par de trilhos de assento esquerdo e direito conectados por um membro transversal, os trilhos de assento são cobertos com uma cobertura de corpo a partir de ambas as faces laterais e um mecanismo de destravamento para destravar o mecanismo de travamento de assento é montado em uma superfície lateral de um paralamas traseiro que cobre uma roda traseira por cima. Em adição, o mecanismo de travamento de assento é provido em um lado superior do membro transversal e a cobertura do corpo possui uma porção de extensão que se estende ao longo e sob o assento, de modo que a porção de extensão encerra o mecanismo de travamento de assento.

Como um efeito, a estrutura antifurto pode prevenir o mecanismo de travamento de assento de ser adulterado, uma vez que o mecanismo de travamento de assento provido no lado superior do membro transversal é encerrado e assim protegido por uma porção de extensão da cobertura do corpo.

Uma vez que a porção de extensão é parte da cobertura do corpo, nenhuma porção de extensão especial adicional para prevenir o furto necessita ser provida, de modo que o número de peças na estrutura antifurto não aumenta.

Um segundo aspecto da invenção provê uma estrutura antifurto caracterizada como segue. A porção de extensão inclui: uma porção de parede superior provida no lado superior do membro transversal para estender-

se ao longo do membro transversal; e uma porção de parede frontal e porções de parede lateral que se estendem para baixo, respectivamente, de uma extremidade frontal e bordas laterais da porção de parede superior. Em adição, o mecanismo de travamento de assento é colocado em um espaço encerrado pelo membro transversal, porção de parede superior, porção de parede frontal e porções de parede lateral.

Como um efeito, a estrutura antifurto pode mais seguramente prevenir o mecanismo de travamento de assento de ser adulterado, uma vez que a porção de parede superior da porção de extensão cobre o lado superior do mecanismo de travamento de assento, enquanto a porção de parede frontal e as porções de parede lateral, respectivamente, cobrem uma porção frontal e porções laterais do mecanismo de travamento de assento.

Um terceiro aspecto da invenção proporciona uma estrutura antifurto caracterizada como segue. A porção de parede superior tem um furo de inserção de gancho de assento através do que o gancho de assento provido em uma superfície do assento deve ser inserido para engatar com o mecanismo de travamento de assento.

Como um efeito, a estrutura antifurto torna difícil adulterar o mecanismo de travamento de assento, uma vez que o furo de inserção de gancho de assento volta-se para a superfície do fundo.

Efeitos Vantajosos da invenção

De acordo com o primeiro aspecto da presente invenção, o mecanismo de travamento de assento é provido no lado superior do membro transversal e a coberta do corpo possui a porção de extensão que se estende ao longo e sob o assento, de modo que a porção de extensão encerra o mecanismo de travamento de assento. Consequentemente, o mecanismo de travamento de assento pode ser encerrado pela parte da coberta do corpo, de modo que o número de partes na estrutura antifurto não aumenta. Isto permite a estrutura antifurto a ter uma eficácia aumentada contra o furto enquanto suprimindo um aumento no custo.

De acordo com o segundo aspecto da presente invenção, a porção de extensão inclui: a porção de parede superior provida no lado superior

do membro transversal para se estender ao longo do membro transversal; e a porção de parede frontal e as porções de parede lateral que se estendem para baixo, respectivamente, da extremidade frontal e das bordas laterais da porção de parede superior. Em adição, o mecanismo de travamento de assento é colocado no espaço encerrado pelo membro transversal, porção de parede superior, porção de parede frontal e porções de parede lateral. Consequentemente, mesmo que alguém tente inserir sua mão ou uma ferramenta entre o assento e o membro transversal pela força, a porção de extensão pode prevenir a mão ou a ferramenta de atingir o mecanismo de travamento de assento, e, assim prevenir o assento de ser aberto.

De acordo com o terceiro aspecto da presente invenção, a porção de parede superior possui o furo de inserção de gancho de assento através do que o gancho de assento provido em uma superfície de fundo do assento deve ser inserido para engatar-se com o mecanismo de travamento de assento. Consequentemente, a despeito da formação do furo de inserção de gancho de assento na porção da parede superior, a porção de engate entre o gancho do assento e o mecanismo de travamento de assento pode ainda ser protegida e, assim, o assento pode ser prevenido de ser aberto.

Melhor Modalidade para Realizar a Invenção

A seguir, a melhor modalidade para realizar a presente invenção será descrita com base nos desenhos anexos. Note-se que a descrição seguinte será dada sob a pressuposição de que os desenhos são vistos na direção em que os números de referência são lidos.

A figura 1 é uma vista lateral de uma motocicleta incluindo uma estrutura antifurto de acordo com a presente invenção. Uma motocicleta inclui um chassi 11 que serve como um seu esqueleto e consiste em: um tubo dianteiro 12; uma armação principal 13 estendendo-se obliquamente para baixo para trás a partir do tubo principal 12; um par de trilhos de assento esquerdo e direito 15 e 16 (apenas o número de referência 15 no lado próximo é mostrado) que se estendem obliquamente para cima para trás a partir de uma porção da extremidade traseira da armação principal 13; uma armação inferior 17 estendendo-se obliquamente para baixo abaixo da ar-

mação principal 13 para trás, a partir do tubo principal 12; um par de armações centrais esquerda e direita 21 e 22 (apenas o número de referência 21 no lado próximo é mostrado) cada qual conectada em uma porção da extremidade traseira da armação principal 13 e a uma porção da extremidade inferior da armação inferior 17; e um par de sub-armações esquerda e direita 23 e 24 (apenas o número de referência 23 no lado próximo é mostrado) conectadas, respectivamente, nas porções traseiras inferiores das armações centrais 21 e 22, e respectivamente nas porções da extremidade traseira dos trilhos de assento 15 e 16. Uma forquilha frontal 26 é montada de modo dirigível no tubo dianteiro 12. Um motor 27 é montado na armação inferior 17 e nas armações centrais 21 e 22. As armações centrais 21 e 22 têm partes de placa pivô 31 e 32 (apenas o número de referência 31 no lado próximo é mostrado) nas suas porções traseiras inferiores, respectivamente, e um braço oscilante 34 é oscilantemente montado nas porções da placa pivô 31 e 32 com um eixo pivô 33.

Um guidão 36 e uma roda frontal 37 são montados nas extremidades superior e inferior da forquilha frontal 26, respectivamente. Adicionalmente, um capô frontal 44, um farol dianteiro 46, um par de indicadores de direção frontais esquerdo e direito 47 e 48 (apenas o número de referência 47 no lado próximo é mostrado) e um medidor 51 são montados, com um conjunto de estai de capô frontal 43, em uma ponte superior e uma ponte do fundo 42, que conectam, cada qual, os tubos esquerdo e direito da forquilha frontal 26.

Um tanque de combustível 54 é montado em uma porção superior da armação principal 13. Um refrigerador de óleo 55 é montado em uma porção frontal da armação inferior 17. Um assento 56 é montado nas porções superiores dos respectivos trilhos de assento 15 e 16.

O refrigerador de óleo 55 é coberto com um par de carenagens esquerdo e direito 57 e 58 (apenas o número de referência 57 no lado próximo é mostrado), respectivamente, a partir de ambas as faces laterais.

Um depurador de ar 61, uma bateria 62 e um modulador de ABS 63 são colocados em um espaço triangular circundado pelo assento de tri-

lhos 15 e 16, as armações centrais 21 e 22 e as sub-armações 23 e 24.

O depurador de ar 61, a bateria 62 e o modulador de ABS 63 são cobertos com um par de cobertas laterais esquerda e direita 65 e 66 (apenas o número de referência 65 no lado próximo é mostrado), respectivamente, de ambas as faces laterais.

Um par de trilhos de agarrar esquerdo e direito 67 e 68 (apenas o número de referência 67 no lado próximo é mostrado) é montado nas porções traseiras dos trilhos de assento 15 e 16, respectivamente. As regiões abaixo das bordas esquerda e direita dos respectivos trilhos de assento 15 e 16 são cobertos com um par de cobertas do corpo traseiro esquerda e direita 71 e 72 (apenas o número de referência 71 no lado próximo é mostrado), respectivamente. Em um paralamas traseiro 74 que cobre uma roda traseira 73 por cima estão montados: um par de indicadores de direção traseiros esquerdo e direito 76 e 77 (apenas o número de referência 76 no lado próximo é mostrado); e um mecanismo de destravamento 78 para destravar um mecanismo de travamento de assento 117 (não-mostrado) com o que o assento 56 é travado para ser prevenido de ser aberto ou fechado.

A roda traseira 73 é montada na extremidade traseira do braço oscilante 34. Um eixo de saída 82 é provido em uma transmissão 81 que é integralmente provida em uma porção traseira do motor 27. Uma correia 86 é colocada em torno de ambas, uma roda dentada acionadora 83 montada no eixo de saídas 82 e uma roda dentada acionada 84 integralmente provida na roda traseira 73.

Um corpo regulador 93 é montado em uma porção traseira de uma parte de cilindro 91 do motor 27 com um tubo de admissão de ar 92 interposto entre os mesmos. O depurador de ar 61 é conectado ao corpo regulador 93 através de um tubo de conexão 94.

Um tubo de exaustão é conectado a uma porção frontal da parte de cilindro 91 do motor 27. Um silencioso 97 é conectado à extremidade traseira do tubo de exaustão 96.

Os números de referência 101, 102, 103, 104, 106 e 107 na figura 1 indicam: um paralamas frontal que cobre a roda dianteira 37 por cima,

um descanso, um suporte de estribo, um estribo para um condutor, um estribo para um passageiro de carona, ambos montados no suporte de estribo I03 e um farol traseiro, respectivamente.

A figura 2 é uma vista lateral de uma parte principal mostrando
5 uma estrutura de uma porção traseira do corpo do veículo de acordo com a presente invenção (a seta FRONT na figura 2 indica a direção frontal do veículo e a mesma se aplica aos desenhos subsequentes). Na figura 2, o par de trilhos de agarrar esquerdo e direito 67 e 68 (apenas o número de referência 67 no lado próximo é mostrado) é montado nos trilhos de assento esquerdo e direito 15 e 16, respectivamente. Um membro transversal 111 é
10 montado nos trilhos de assento esquerdo e direito 15 e 16 para se estender através dos mesmos. Adicionalmente, no membro transversal 111 é montada uma coberta central traseira 112 que cobre uma porção traseira superior do paralamas traseira 74 e o farol traseiro I07 por cima.

Os trilhos de agarrar 67 e 68 têm porções de alça 67a e 68a (apenas o número de referência 67a no lado próximo é mostrado) nas quais o passageiro carona coloca suas mãos, respectivamente, e têm porções que se estendem para dentro 67b e 68b (apenas o número de referência 67b no lado próximo é mostrado) que se estendem das porções de alça 67a e 68a
20 para os trilhos de assento 15 e 16, respectivamente. Os cortes 71a e 72a (apenas o número de referência 71a no lado próximo é mostrado) para permitir que as porções que se estendem para dentro 67b e 68b sejam estendidas através dos mesmos são formados nas porções superiores das cobertas do corpo traseiro 71 e 72 (apenas o número de referência 71 no lado próximo é mostrado), respectivamente. Note-se que os números de referência
25 67c e 68c (apenas o número de referência 67c no lado próximo é mostrado) indicam cavilhas para tira formadas projetando-se para baixo a partir das superfícies do fundo das porções de alça 67a e 68a dos trilhos de agarrar 67 e 68, respectivamente. As cavilhas para tira são providas para o propósito de
30 permitir que uma tira a ser colocada em torno de uma porção traseira do assento 56 seja usada como um porta-bagagem.

A figura 3 é uma vista em perspectiva de uma primeira parte

principal mostrando a estrutura da porção traseira do corpo de veículo de acordo com a presente invenção. A coberta central traseira 112 feita de uma resina e um suporte traseiro 115 que suporta o mecanismo de destravamento 78 são montados no membro transversal 111.

5 A coberta central traseira 112 é uma parte tendo uma estrutura integral consistindo em: uma porção exposta externa 112a provida na parte traseira de modo a ser exposta para o exterior; e uma porção inserta 112b inserida sob o assento 56 (ver figura 2).

10 A porção inserta 112b consiste em: uma porção de extensão 112c que se estende para a frente a partir da porção exposta externa 112a; e porções de montagem laterais 112d e 112e formadas em ambos os lados de uma região da raiz da porção de extensão 112c.

15 A porção de extensão 112c, que cobre o mecanismo de travamento de assento 117 montado no membro transversal 111, consiste em: uma porção de parede superior 112h tendo uma abertura 112f formada no centro; uma porção de parede frontal 112j estendendo-se para baixo a partir da extremidade frontal da porção de parede superior 112h; porções de parede lateral 112m e 112n (apenas o número de referências 112m em um lado é mostrado) estendendo-se para baixo, respectivamente, de ambas as bor-
20 das laterais da porção de parede superior 112h. Através da abertura 112f da porção de parede superior 112h, um percutor provido em uma placa de fundo do assento 56 engata-se com o mecanismo de travamento de assento 117.

25 As porções de montagem lateral 112d e 112e são porções para montar a coberta central 112 no membro transversal 111 com parafusos múltiplos 118.

30 A figura 4 é uma vista em perspectiva de uma segunda parte principal mostrando a estrutura da porção traseira do corpo de veículo de acordo com a presente invenção. Na figura 4, o mecanismo de travamento de assento 117 é montado na superfície superior do membro transversal 111 com os dois parafusos 121 e 121 e o mecanismo de destravamento 78 é conectado no mecanismo de travamento de assento 117.

O mecanismo de travamento de assento 117 inclui: uma porção de base 123, que é feita de uma placa para montagem do mecanismo de travamento de assento 117 no membro transversal 111; um braço de travamento 126 montado na porção de base 123 com um fuso mestre 124 oscilantemente nas direções frontal e traseira; e uma mola em espiral de extensão (não-mostrada) provida entre a porção de base 123 e braço de travamento 126 a fim de impelir o braço de travamento 126 para a frente do veículo.

O mecanismo de destravamento 78 inclui: um cilindro de chave 131 montado no suporte traseiro 115; um braço (não-mostrado) montado em uma extremidade de uma porção de eixo do cilindro de chave 131 que é girável com uma chave 132 inserida no cilindro de chave 131; e um cabo de conexão 133 conectado à uma porção da extremidade do braço e à uma porção da extremidade do braço de travamento 126 do mecanismo de travamento 117.

O cabo de conexão 133 inclui um cabo externo 135 e um fio interno 136 movelmente inserido no cabo externo 135.

O cabo externo 135 é montado na porção de base 123 do mecanismo de travamento de assento 117 numa extremidade, e no suporte traseiro 115 na outra extremidade. O fio interno 136 é montado no braço de travamento 126 em uma extremidade e no braço conectado ao cilindro de chave 131 na outra extremidade.

Supõem-se aqui um caso em que a chave 132 é inserida no cilindro de chave 131 do mecanismo de destravamento 78 e então girada enquanto, por exemplo, o percutor do assento 56 engata-se com o braço de travamento 126 do mecanismo de travamento de assento 117. Neste caso, o braço conectado ao cilindro de chave 131 oscila e assim puxa o fio interno 136 do cabo de conexão 133. Isto leva o braço de travamento 126 conectado no fio interno 136 a oscilar contra uma força elástica da mola em espiral de extensão. Como um resultado, o percutor do assento 56 é desengatado do braço de travamento 126, que leva o assento 56 a ser aberto.

A figura 5 é uma vista lateral da cobertura central traseira de acor-

do com a presente invenção. A cobertura central traseira 112 é montada em uma maneira que a porção exposta externa 112^a é disposta horizontalmente ou quase horizontalmente, que a porção de extensão 112c estende-se obliquamente para baixo para frente, a partir da extremidade frontal da porção
5 exposta externa 112^a ao longo dos trilhos de assento 15 e 16, e, que as bordas inferiores 112p, respectivamente, das porções de parede lateral esquerda e direita 112m e 112n (apenas o número de referência 112m no lado próximo é mostrado) são dispostas paralelas aos trilhos de assento 15 e 16.

O número de referência 112q na figura 5 indica uma parede ereta que é provida no limite entre a porção exposta externa 112a e a porção
10 inserta 112b,e, que é colocada sob o assento 56. A parede ereta 112q é provida contra a matéria estranha ao bloco tal como água da chuva e poeira que chegam da porção exposta externa 112a para a porção de extensão 112c, assim tornando a matéria estranha menos tendente a se depositar no
15 mecanismo de travamento de assento 117 (ver figura 4) ou no mecanismo de destravamento 78 (ver figura 4).

Entrementes, os números de referência 112r e 112r (apenas o número de referência 112r no lado próximo é mostrado), cada qual indica uma porção de gancho que se projeta da superfície do fundo da porção
20 exposta externa 112a. As porções de gancho 112r e 112r são providas para engatar com o paralama traseiro 74 a fim de suprimir a sacudida ou vibração da porção exposta externa 112a.

A figura 6 é uma vista em planta da cobertura central traseira de acordo com a presente invenção. Na porção da extensão 112c da cobertura
25 central traseira 112, a porção de parede frontal 112j e as porções de parede lateral 112m e 112n definem parcialmente um retângulo. Em adição, as porções de parede lateral 112m e 112n são dispostas paralelas aos trilhos de assento 15 e 16. Note-se que os números de referência múltiplos 112s,..., indicam os furos de inserção de parafuso formados nas porções de
30 montagem laterais 112d e 112e através dos quais os parafusos devem ser inseridos.

Como mostrado nas figuras 2, 3 e 6 acima, na estrutura antifurto,

o assento 56 que é capaz de ser travado com o mecanismo de travamento de assento 117 é montado no par de trilhos de assento esquerdo e direito 15 e 16 conectados pelo membro transversal 111, os trilhos de assento 15 e 16 são cobertos com a cobertura central traseira 112 que serve como uma cobertura do corpo de ambas as faces laterais e o mecanismo de destravamento 78 para destravar o mecanismo de travamento de assento 117 é montado em uma superfície lateral do paralamas traseira 74 que cobre a roda traseira 73 por cima. Em adição, o mecanismo de travamento de assento 117 é provido no lado superior do membro transversal 111 e a cobertura central traseira 112 possui a porção de extensão 112c que se estende ao longo e sob o assento 56, de modo que a porção de extensão 112c encerra o mecanismo de travamento de assento 117. Consequentemente, o mecanismo de travamento de assento 117 pode ser encerrado pela parte da cobertura central traseira 112, de modo que o número de peças na estrutura anti-fruto não aumenta. Isto permite a estrutura antifurto ter uma eficácia aumentada contra o furto enquanto suprimindo um aumento no custo.

Além do mais, a porção de extensão 112c inclui: a porção de parede superior 112h provida no lado superior do membro transversal 111 para estender-se ao longo do membro transversal 111; e a porção de parede frontal 112j e as porções de parede lateral 112m e 112n que se estendem para baixo, respectivamente, da extremidade frontal e das bordas laterais da porção de parede superior 112n. Em adição, o mecanismo de travamento de assento 117 é colocado em um espaço encerrado pelo membro transversal 111, porção de parede superior 112h, porção de parede frontal 112j, e porções de parede lateral 112m e 112n. Consequentemente, mesmo que alguém tentasse inserir sua mão ou ferramenta entre o assento 56 e o membro transversal 111 pela força, a porção de extensão 112c pode prevenir a mão ou a ferramenta de alcançar o mecanismo de travamento 117, e, assim prevenir o assento 56 de ser aberto.

Além do mais, a porção de parede superior 112h tem a abertura 112f formada como um furo de inserção de gancho de assento através do que um gancho de assento provido na superfície do fundo do assento 56

deve ser inserido para engatar com o mecanismo de travamento de assento 117. Conseqüentemente, a despeito da formação do furo de inserção de gancho de assento 112f na porção de parede superior 112h, a porção de engate entre o gancho de assento e o mecanismo de travamento de assento 117 pode ainda ser protegida, e, assim o assento 56 pode ser prevenido de ser aberto.

Aplicabilidade Industrial

A estrutura antifurto de acordo com a presente invenção é apropriada para um veículo de duas rodas.

10 Breve Descrição dos Desenhos

Figura 1 - é uma vista lateral de uma motocicleta incluindo uma estrutura antifurto de acordo com a presente invenção.

Figura 2 - é uma vista lateral uma parte principal mostrando uma estrutura de uma porção traseira do corpo do veículo de acordo com a presente invenção.

Figura 3 - é uma vista em perspectiva de uma primeira parte principal mostrando a estrutura da porção traseira do corpo do veículo de acordo com a presente invenção.

Figura 4 - é uma vista em perspectiva de uma segunda parte principal mostrando a estrutura da porção traseira do corpo de veículo de acordo com a presente invenção.

Figura 5 - é uma vista lateral de uma cobertura central traseira de acordo com a presente invenção.

Figura 6 - é uma vista em planta da cobertura central traseira de acordo com a presente invenção.

Listagem de Referência

15, 16	trilho de assento,
56	assento,
73	roda traseira,
30 74	pára – lama traseiro,
78	mecanismo de destravamento,
111	membro transversal,

- 112 coberta do corpo (coberta central traseira),
- 112c porção de extensão,
- 112f furo de inserção de gancho de assento (abertura),
- 112h porção de parede superior,
- 5 112j porção de parede frontal,
- 112m, 112n porção de parede lateral
- 117 mecanismo de travamento de assento.

REIVINDICAÇÕES

1. Uma estrutura antifurto em que

um assento que é capaz de ser travado com um mecanismo de travamento é montado em um par de trilhos de assento esquerdo e direito
5 conectados por um membro transversal, os trilhos de assento são encerrados por uma cobertura de corpo, e um mecanismo de destravamento para destravar o mecanismo de travamento de assento é montado em uma superfície lateral de um paralamas traseiro que cobre uma roda traseira por cima, em que

10 o mecanismo de travamento de assento é provido em um lado superior do membro transversal, e

a cobertura do corpo tem uma porção de extensão que se estende ao longo de e sob o assento, de modo que a porção de extensão encerra o mecanismo de travamento de assento.

15 2. A estrutura antifurto de acordo com a Reivindicação 1 em que a porção de extensão inclui:

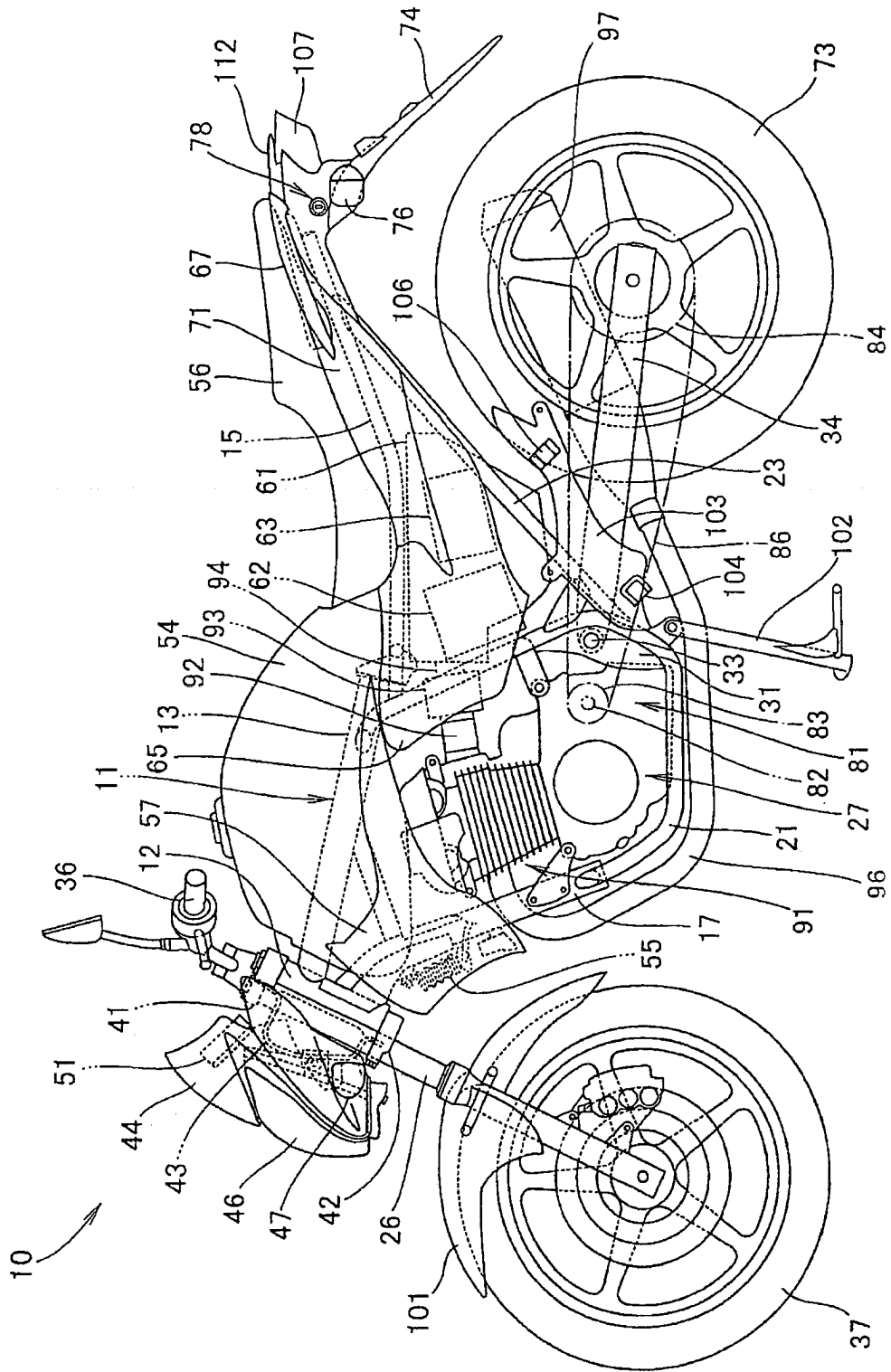
uma porção de parede superior provida no lado superior do membro transversal para se estender ao longo do membro transversal; e

20 uma porção de parede frontal e porções de parede lateral que se estendem para baixo, respectivamente, de uma extremidade frontal e bordas laterais da porção de parede superior, e

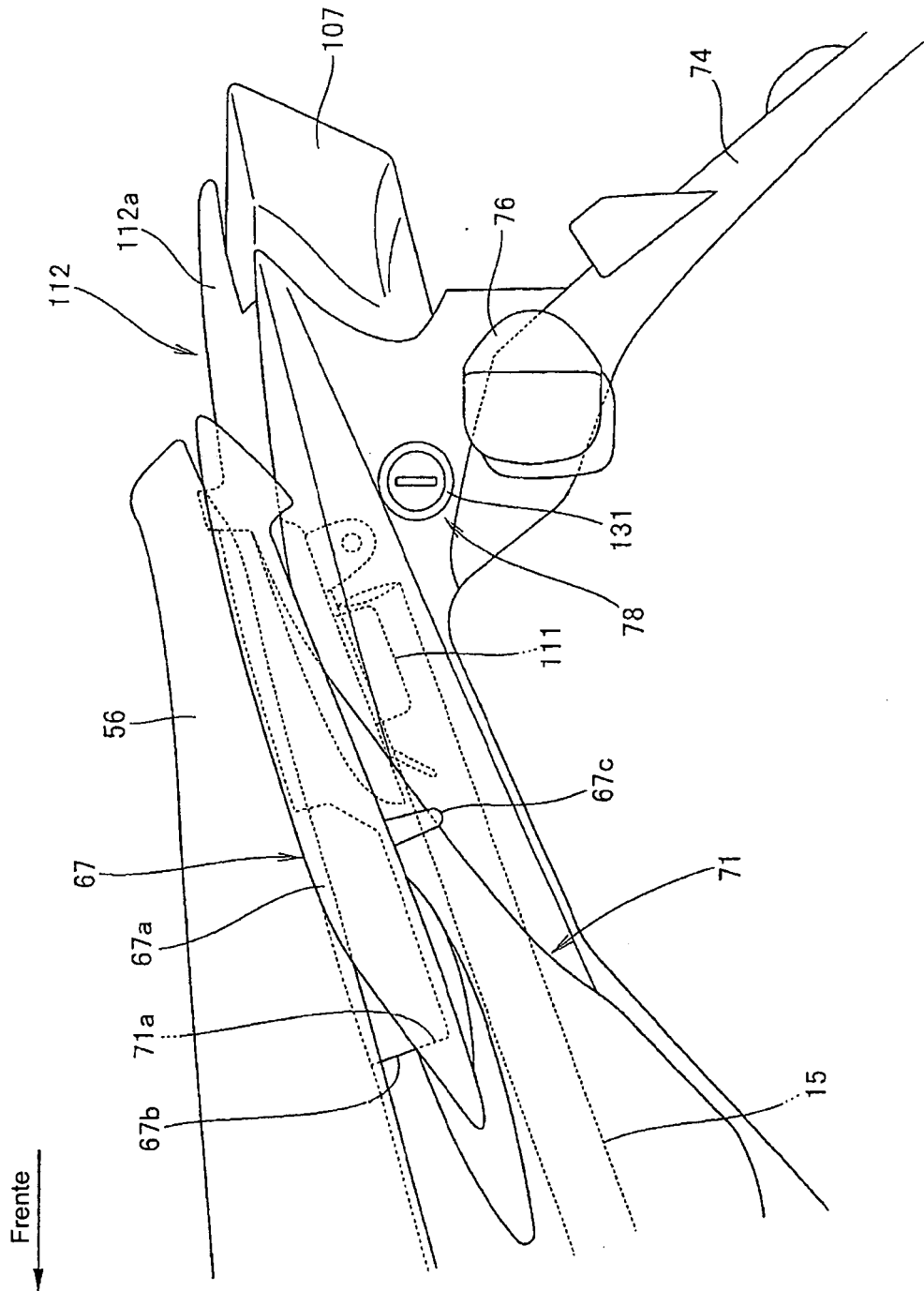
o mecanismo de travamento de assento é colocado em um espaço encerrado pelo membro transversal, a porção de parede superior, a porção de parede frontal e as porções de parede lateral.

25 3. A estrutura antifurto de acordo com a Reivindicação 2, em que a porção de parede superior possui um furo de inserção de gancho de assento através do que um gancho de assento provido em uma superfície do fundo do assento deve ser inserido para engatar com o mecanismo de travamento de assento.

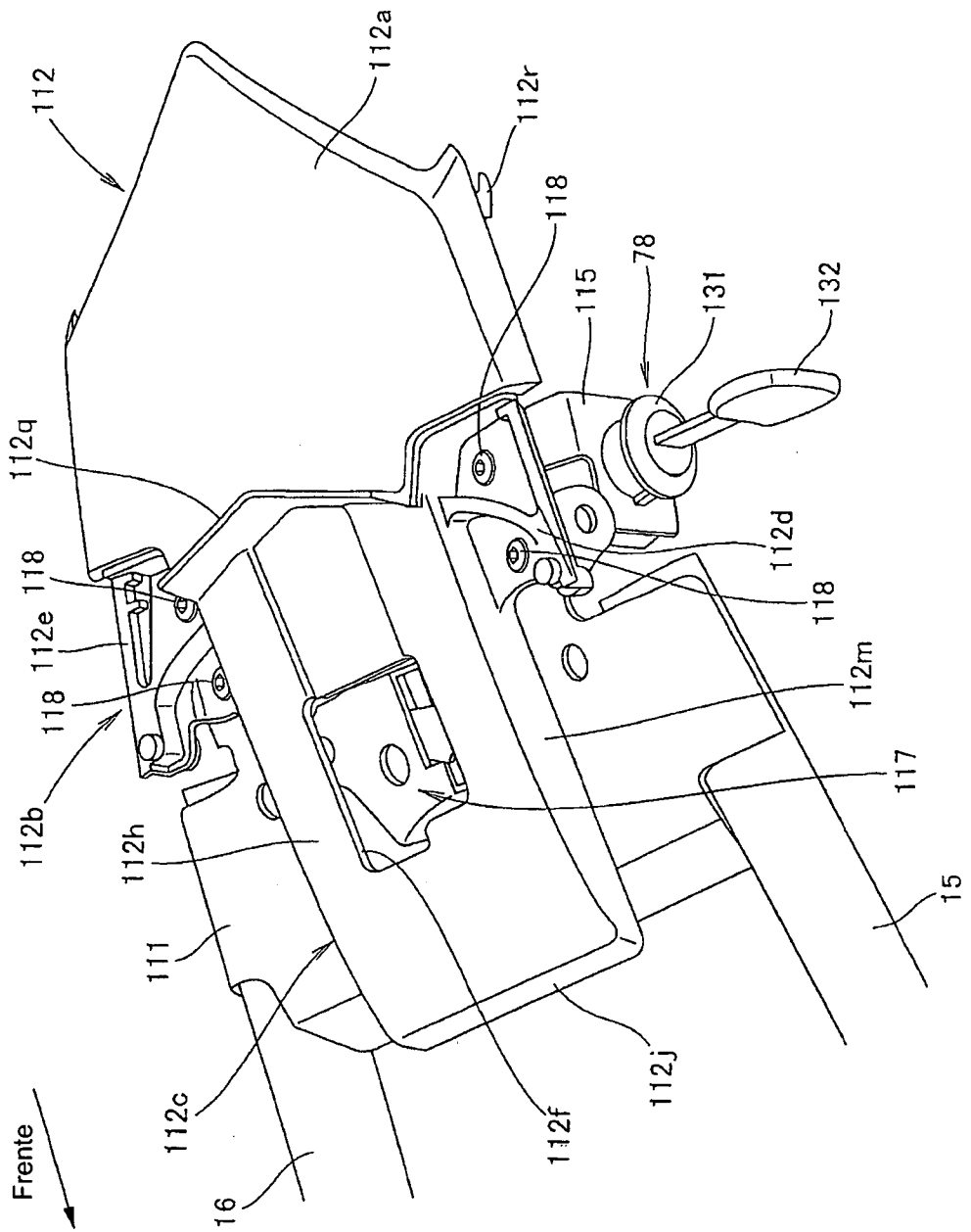
[FIG. 1]



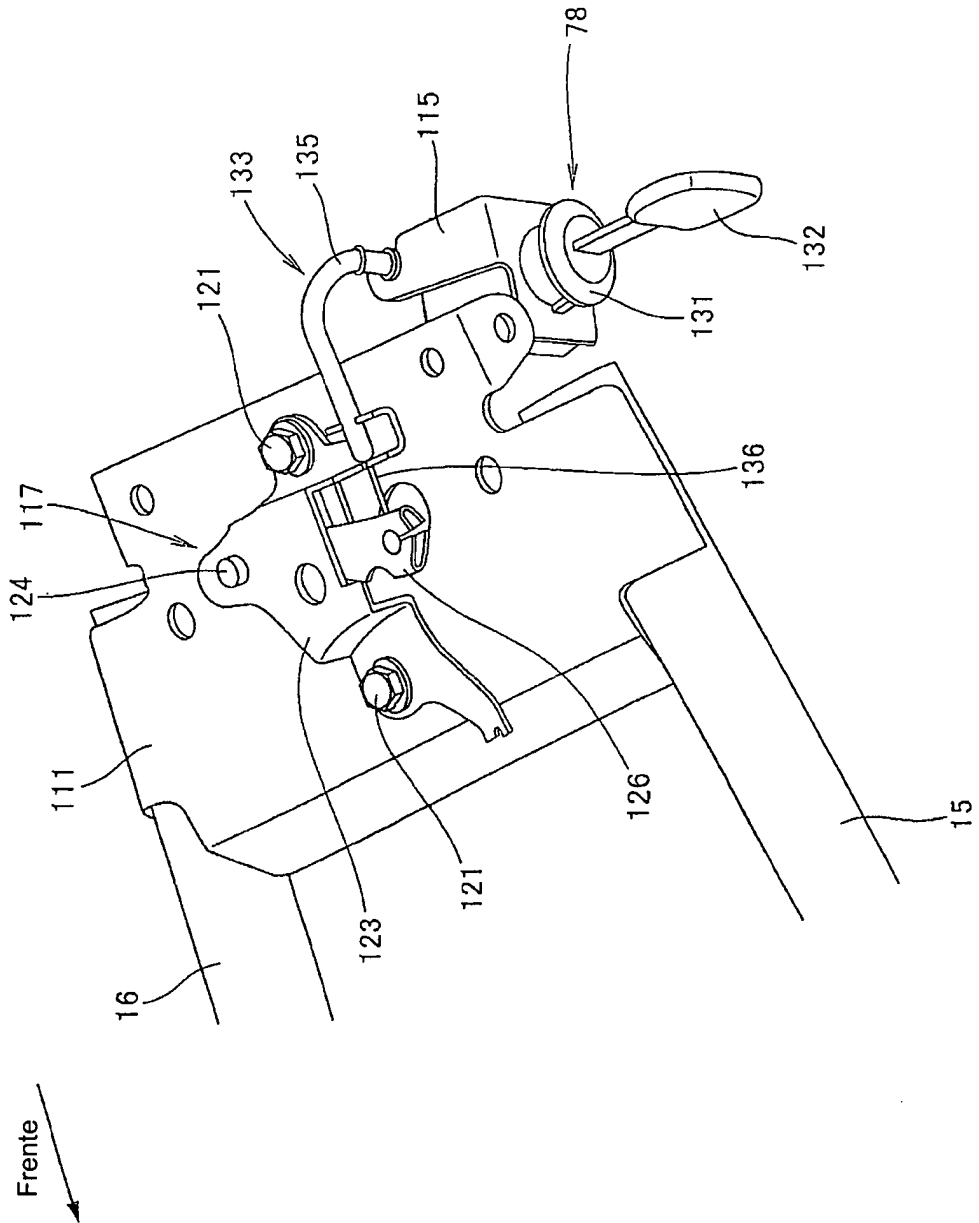
[FIG. 2]



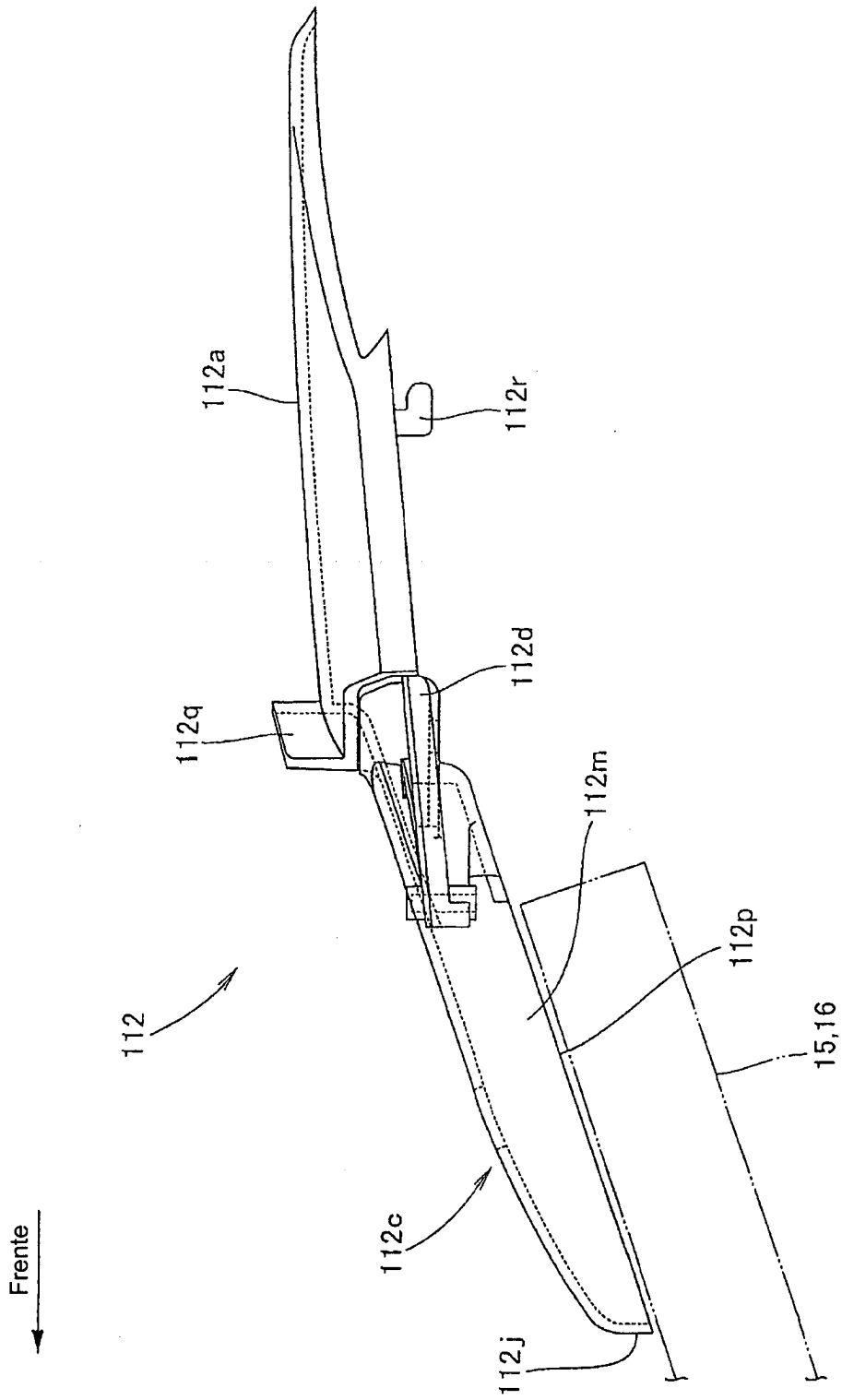
[FIG. 3]



[FIG. 4]



[FIG. 5]



RESUMO

Patente de Invenção: "**ESTRUTURA ANTIFURTO**".

A presente invenção refere-se a uma estrutura antifurto tendo uma eficácia aumentada contra o furto enquanto suprimindo um aumento no
5 custo mesmo embora um mecanismo de travamento seja colocado em um lado superior de um membro transversal.

Na estrutura antifurto, um assento 56 que é capaz de ser travado com um mecanismo de travamento de assento 117 é montado em um par de trilhos de assento esquerdo e direito 15 e 16 conectados por um membro
10 transversal 111, os trilhos de assento 15 e 16 são cobertos com uma cobertura central traseira 112 de ambas as faces laterais e um mecanismo de destravamento 78 para destravar o mecanismo de travamento de assento 117 é montado em um superfície lateral de um paralam traseira 74 que cobre uma roda traseira 73 por cima. Em adição, o mecanismo de travamento de
15 assento 117 é provido em um lado superior do membro transversal 111 e a cobertura central traseira 112 possui uma porção de extensão 112c que se estende ao longo e sob o assento 56, de modo que a porção de extensão 112c encerra o mecanismo de travamento 117.