



MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
DIREZIONE GENERALE PER LA LOTTA ALLA CONTRAFFAZIONE
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI

DOMANDA NUMERO	102000900840533
Data Deposito	20/04/2000
Data Pubblicazione	20/10/2001

Priorità	123185/99
Nazione Priorità	JP
Data Deposito Priorità	

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	62	J		

Titolo

STRUTTURA DI VANO BAGAGLI PER UN VEICOLO DEL TIPO SCOOTER.
--

DESCRIZIONE dell'invenzione industriale dal titolo:

"Struttura di vano bagagli per un veicolo del tipo scooter"

di: HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA, nazionalità giapponese, 1-1, Minamiaoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo (GIAPPONE)

Inventori designati: SUEDA, Kenichi; NAKANO, Junichi; SUGITANI, Takayasu

Depositata il: 20 APR. 2000 TO 2000A 000376

** * **

DESCRIZIONE

La presente invenzione si riferisce ad una struttura di vano bagagli perfezionata per un veicolo del tipo scooter.

Una tecnica relativa ad una struttura di vano bagagli per un veicolo del tipo scooter è stata descritta, ad esempio, nel Brevetto giapponese n. 2.756.795, dal titolo "Helmet Housing Device for Motorcycle" (Dispositivo di contenimento del casco per motociclo) (tecnica anteriore).

La tecnica anteriore sarà descritta con riferimento alle figure 1 e 6 di questo documento. Nella descrizione seguente, i componenti sono indicati con gli stessi numeri di riferimento utilizzati in questo documento. Un vano di contenimento del casco 7 è

montato sulla porzione superiore posteriore di un telaio 8 del corpo ed una sella 6 è montata in modo apribile/chiudibile sulla porzione superiore del vano di contenimento del casco 7, in modo che l'apertura superiore del vano di contenimento del casco 7 sia coperta dalla sella 8.

La tecnica anteriore è anche caratterizzata dal fatto che, come illustrato nella figura 1 di questo documento, l'interno del vano di contenimento del casco 7 è suddiviso da una parete di partizione 7d in una porzione anteriore 7a del vano di contenimento ed in una porzione posteriore 7b del vano di contenimento. Le porzioni anteriore e posteriore 7a e 7b del vano di contenimento sono utilizzate per contenere due caschi H1 ed H2, rispettivamente.

Oltre ai caschi H1 e H2, un piccolo bagaglio, come un oggetto portatile del conducente, è generalmente contenuto nelle porzioni anteriore e posteriore 7a e 7b del vano di contenimento. Tale piccolo oggetto può essere facilmente contenuto nelle porzioni anteriore e posteriore 7a e 7b del vano di contenimento.

In alcuni casi, è necessario contenere un pacchetto squadrato, come un blocco di fogli di carta, nelle porzioni anteriore e posteriore 7a e 7b del

vano di contenimento. A questo punto, poiché un blocco di fogli di carta di dimensione A4 o una cartellina di documenti hanno quattro angoli, è richiesto che uno spazio per contenere i fogli di carta o la loro cartellina sia più grande di quello destinato a contenere i caschi arrotondati H1 ed H2. Come risultato, quando i fogli di carta sono contenuti nelle porzioni anteriore e posteriore 7a e 7b del vano di contenimento, se i fogli di carta sporgono dai bordi superiori delle porzioni anteriore e posteriore 7a e 7b del vano di contenimento, essi possono arrotolarsi o piegarsi. A questo riguardo, vi è ancora spazio per perfezionamenti del vano di contenimento.

Uno scopo della presente invenzione consiste nel realizzare una tecnica relativa ad un vano bagagli in grado di contenere facilmente un pacchetto squadrato, come un blocco di fogli di carta, senza piegare il pacchetto squadrato.

Per raggiungere lo scopo precedente, secondo l'invenzione descritta nella rivendicazione 1, si realizza una struttura di vano bagagli per un veicolo del tipo scooter, in cui un vano bagagli destinato a contenere un casco è disposto in corrispondenza della porzione posteriore del corpo del veicolo e l'apertura superiore del vano bagagli è ricoperta in modo

apribile/chiudibile da una sella, caratterizzata dal fatto che il vano bagagli comprende una rientranza per contenere un pacchetto squadrato, come un blocco di fogli di carta, in cui la rientranza è disposta in una porzione di fondo del vano bagagli in una posizione spostata verso destra o verso sinistra rispetto al centro del corpo del veicolo in modo da estendersi nella direzione longitudinale.

Con questa configurazione, inserendo verticalmente un pacchetto squadrato, come un blocco di fogli di carta, nella rientranza che si estende nella direzione longitudinale, è possibile inserire il pacchetto squadrato nella rientranza senza piegarlo. Poiché la rientranza è spostata verso destra o verso sinistra rispetto al centro del corpo del veicolo, è possibile formare uno spazio relativamente ampio verso sinistra o verso destra rispetto al pacchetto squadrato. L'efficienza di contenimento può essere migliorata mediante contenimento di un piccolo bagaglio sfruttando tale spazio. Inoltre, uno spazio relativamente ampio può essere formato sotto il vano bagagli in una posizione vicino al centro del corpo del veicolo, in modo che sia possibile aumentare il grado di libertà nel posizionamento di un accessorio del motore o simile, sfruttando efficacemente tale

spazio.

Nel seguito, una forma di attuazione della presente invenzione sarà descritta con riferimento ai disegni annessi, nei quali:

la figura 1 rappresenta una vista laterale da sinistra di un veicolo del tipo scooter secondo la presente invenzione;

la figura 2 rappresenta una vista in pianta del veicolo del tipo scooter secondo la presente invenzione;

la figura 3 rappresenta una vista in prospettiva esplosa di un telaio del corpo secondo la presente invenzione;

la figura 4 rappresenta una vista laterale in sezione di un vano bagagli secondo la presente invenzione, e di una sella e delle regioni ad essa vicine;

la figura 5 rappresenta una vista in sezione lungo la linea 5-5 della figura 4;

la figura 6 rappresenta una vista in pianta del vano bagagli secondo la presente invenzione;

la figura 7 rappresenta una vista in prospettiva di una porzione posteriore del vano bagagli secondo la presente invenzione e delle regioni ad esso vicine;

le figure 8(a) ed 8(b) rappresentano viste che

illustrano l'azione del vano bagagli secondo la presente invenzione;

la figura 9 rappresenta una vista laterale da sinistra in sezione che mostra una porzione essenziale di una struttura di montaggio del gruppo motopropulsore secondo la presente invenzione; e

la figura 10 rappresenta una vista in sezione lungo la linea 10-10 della figura 9.

Nei disegni, i lati "anteriore", "posteriore", "sinistro", "destro", "alto" e "basso" sono basati sull'angolo di visione del conducente, ed i simboli Fr, Rr, L, R e CL indicano il lato anteriore, il lato posteriore, il lato sinistro, il lato destro ed il centro del corpo del veicolo (il centro nella direzione della larghezza del corpo del veicolo). Inoltre, i disegni devono essere consultati secondo l'orientamento dei simboli di riferimento.

La figura 1 rappresenta una vista laterale da sinistra di un veicolo del tipo scooter secondo la presente invenzione.

Un veicolo del tipo scooter 10 comprende principalmente un telaio 11 del corpo; una forcella anteriore 13 montata su un tubo di sterzo 12 del telaio 11 del corpo; una ruota anteriore 14 ed un parafrangente anteriore 15 montati sulla forcella anteriore 13; un

manubrio 16 collegato alla forcella anteriore 13; un rivestimento del manubrio 17 per ricoprire il manubrio 16 e le regioni ad esso vicine; un vano di contenimento ausiliario 18 montato su una porzione centrale ribassata (porzione di pedana ribassata) del telaio 11 del corpo; un gruppo motopropulsore di tipo oscillante 21 (composto dalla combinazione di un motore 22 sul lato anteriore e di un meccanismo di trasmissione 23 sul lato posteriore) montato sulla porzione superiore posteriore del telaio 11 del corpo; una ruota posteriore 24 montata sulla porzione posteriore del gruppo motopropulsore 21; una sospensione posteriore 25 per sospendere il gruppo motopropulsore 21 sulla porzione superiore posteriore del telaio 11 del corpo; un vano bagagli 26 montato sulla porzione superiore posteriore del telaio 11 del corpo; una sella 27 montata sulla porzione superiore del vano bagagli 26; un serbatoio di combustibile 28 montato sulla porzione superiore posteriore del telaio 11 del corpo in una posizione dietro il vano bagagli 26; ed un rivestimento 30 del corpo per ricoprire il telaio 11 del corpo.

Il motore 22 è un motore del tipo monocilindrico a quattro tempi raffreddato ad acqua che è disposto in una direzione approssimativamente orizzontale, con

il suo cilindro inclinato in avanti rispetto al corpo del veicolo.

Il rivestimento 30 del corpo comprende un rivestimento anteriore 31 per ricoprire il lato anteriore del tubo di sterzo 12; uno scudo 32 per ricoprire le gambe del conducente; una pedana poggiapiedi 33 per permettere l'appoggio su di essa dei piedi del conducente; un sotto-rivestimento 34, disposto sotto la pedana poggiapiedi 33, per ricoprire il lato anteriore del telaio 11 del corpo; ed un rivestimento posteriore 35 per ricoprire la parte posteriore del telaio 11 del corpo.

Nella figura, il numero di riferimento 16a indica una manopola; 41 indica una sospensione anteriore; 42 indica un proiettore; 43 indica un cavalletto principale; 44 indica una pedivella di avviamento per avviare il motore; 45 indica un fanalino posteriore; 46 indica un parafrangente posteriore; 47 indica una maniglia posteriore; 48 indica un filtro dell'aria; e 49 indica un carburatore.

La figura 2 rappresenta una vista in pianta del veicolo del tipo scooter secondo la presente invenzione, che mostra una condizione in cui un tachimetro 51, specchietti destro e sinistro 52, un radiatore 53, ed una marmitta 54 sono disposti sul veicolo del

Archivio Storico

tipo scooter 10. Il radiatore 53 è previsto integralmente sul lato destro del gruppo motopropulsore 21.

La figura 3 rappresenta una vista in prospettiva esplosa del telaio del corpo secondo la presente invenzione.

Il telaio 11 del corpo è un telaio diviso nella direzione longitudinale sotto la pedana poggiapiedi 33 (vedere figura 1) in un telaio anteriore 11F, in un telaio posteriore 11R, ed in un telaio secondario 81.

Il telaio anteriore 11F comprende il tubo di sterzo 12; un montante del tubo di sterzo 61 estendentesi verso il basso dal tubo di sterzo 12; una coppia di telai principali destro e sinistro 62 che si diramano all'indietro dall'estremità inferiore del montante del tubo di sterzo 61; ed una traversa posteriore 63 disposta trasversalmente tra le estremità posteriori dei telai principali destro e sinistro 62. Il telaio anteriore 11F, che è un telaio a finestra approssimativamente rettangolare avente uno spazio S1 nella sua porzione centrale, è formato da una fusione integrale realizzata tipicamente in una lega di alluminio.

Le porzioni inferiori delle estremità posteriori dei telai principali destro e sinistro 62 estendenti-

si all'indietro dal tubo di sterzo 12 sono inclinate all'indietro e verso l'alto. Tali piani di inclinazione sono considerati come piani di collegamento anteriori 64. La traversa posteriore 63 è realizzata in una forma ad U con il suo lato superiore aperto in una vista frontale. L'altezza della porzione centrale della traversa 63 nella direzione della larghezza del veicolo è stabilita in modo da essere inferiore a quella dei telai principali 62.

Il telaio posteriore 11R comprende una coppia di telai principali destro e sinistro 71; una traversa anteriore 72 disposta trasversalmente tra le porzioni intermedie dei telai principali destro e sinistro 71 nella direzione longitudinale; ed una traversa posteriore 73 disposta trasversalmente tra le estremità posteriori dei telai principali destro e sinistro 71. Il telaio posteriore 11R è formato da una fusione integrale realizzata tipicamente in una lega di alluminio. Le porzioni inferiori delle estremità anteriori dei telai principali destro e sinistro 71 sono inclinate all'indietro e verso il basso. Tali piani inclinati sono considerati come piani di collegamento posteriori 74. Ciascuno dei telai principali 71 si estende all'indietro dal piano di collegamento posteriore 74, estendendosi verso l'alto dalla sua estre-

mità posteriore, e si estende all'indietro e verso l'alto dalla sua estremità superiore. In altre parole, il telaio principale 71 è realizzato in una forma approssimativamente a Z rovesciata in una vista laterale.

Il telaio 11 del corpo è assemblato in modo che il telaio posteriore 11R sia collegato integralmente al telaio anteriore 11F mediante sovrapposizione dei piani di collegamento posteriori 74 ai piani di collegamento anteriori 64 collegandoli l'uno all'altro per mezzo di bulloni e dadi 75.

Il telaio secondario 81 è collegato all'estremità posteriore del telaio posteriore 11R per mezzo di bulloni e dadi 85. Il telaio secondario 81 comprende montanti verticali destro e sinistro 82 per montare il vano bagagli, ed un sostegno di collegamento 83 per collegare i montanti 82 per il montaggio del vano bagagli. Le porzioni di collegamento, collegate dai bulloni e dadi 85, del telaio secondario 81 sono disposte davanti e dietro una porzione di montaggio della sospensione posteriore 77 per rinforzare la porzione di montaggio della sospensione posteriore 77. Nella figura, il numero di riferimento 78 indica un perno di una staffa di sospensione.

La figura 4 rappresenta una vista laterale in

sezione del vano bagagli secondo la presente invenzione, e della sella e delle regioni ad essa vicine.

Il vano bagagli 26 con il suo lato superiore aperto comprende una flangia 26a che si estende in avanti dalla porzione anteriore superiore del corpo principale del vano bagagli 26. La sella 27 è montata in modo apribile/chiudibile sulla flangia 26a attraverso una cerniera 91, in modo che una porzione superiore aperta 26d del vano bagagli 26 sia ricoperta in modo apribile/chiudibile dalla sella 27. Il vano bagagli 26 contiene, tipicamente, un casco H indicato con linee tratteggiate nella figura.

Un perno di bloccaggio 92 si estende verso il basso dalla porzione inferiore posteriore della sella 27. Il perno di bloccaggio 92, che è formato per piegatura di una barra di sezione circolare in una forma ad U aperta verso l'alto in una vista laterale, può passare attraverso una porzione posteriore aperta 26h del vano bagagli 26, per essere così bloccato con un gancio 101 di un fermo della sella 100.

Il serbatoio di combustibile 28 è montato sul telaio secondario 81 tramite un bullone di montaggio del serbatoio 86. Un orifizio di rifornimento 28a del serbatoio di combustibile 28 è esposto dal rivestimento posteriore 35. Nella figura, il numero di rife-

rimento 48 indica un organo di tenuta che è portato in contatto con il bordo della porzione superiore aperta 26b del vano bagagli 26 per chiudere a tenuta la porzione superiore aperta 26b.

La figura 5 rappresenta una vista in sezione lungo la linea 5-5 della figura 4, che mostra la forma della sezione trasversale della porzione anteriore del vano bagagli 26.

Il vano bagagli 26 è configurato in modo che una porzione di fondo 26c sia inclinata nella direzione da sinistra verso destra rispetto al corpo del veicolo ed abbia una rientranza 26d in una posizione spostata verso destra dal centro CL del corpo del veicolo. La rientranza 26d è realizzata integralmente con la porzione di fondo 26c.

Poiché la rientranza 26d è realizzata integralmente con la porzione di fondo 26c, la porzione di fondo 26c presenta, nella posizione della rientranza 26d, una porzione rigonfia 26e che sporge verso il basso in una misura equivalente alla profondità della rientranza 26d. Poiché la rientranza 26d è spostata verso destra dal centro CL del corpo del veicolo, la porzione rigonfia 26e è situata in una posizione spostata verso destra e non interferisce con un bagaglio contenuto nel vano bagagli 26. Come risultato, è

possibile formare uno spazio relativamente ampio S2 sotto il vano bagagli 26 in una posizione vicino al centro CL del corpo del veicolo. Di conseguenza, un accessorio del motore, come il carburatore 29, può essere disposto in modo efficiente sfruttando efficacemente lo spazio S2, per cui è possibile aumentare il grado di libertà nel posizionamento dell'accessorio del motore.

La ragione è che, se l'intera altezza della porzione di fondo 26c fosse abbassata del valore equivalente alla profondità della rientranza 26d, lo spazio S2 diventerebbe stretto e quindi il grado di libertà nel posizionamento dell'accessorio del motore o simili nello spazio S2 sarebbe limitato.

La porzione di fondo 26c è inclinata all'indietro e verso l'alto allo scopo di non interferire con il carburatore 29 disposto sotto la porzione di fondo 26c (vedere figura 4).

Il vano bagagli 26 comprende anche integralmente piedi anteriori destro e sinistro 26f sporgenti verso il basso dalla porzione di fondo 26c. Il piede anteriore destro 26f è formato facendo uso di una parte della porzione rigonfia precedentemente descritta 26e.

La porzione inferiore anteriore del vano bagagli

26 può essere montata sul telaio posteriore 11R disponendo i piedi anteriori destro e sinistro 26f sulla traversa anteriore 72 e fissandoli a quest'ultima mediante bulloni e dadi 93.

La figura 6 rappresenta una vista in pianta del vano bagagli secondo la presente invenzione. Come illustrato in questa figura, la rientranza 26d è una scanalatura sottile che si estende nella direzione longitudinale ed avente una larghezza specifica W. Un pacchetto squadrato B, come un blocco di fogli di carta, indicato con linee tratteggiate, può essere inserito in posizione eretta nella rientranza 26d del vano bagagli 26. Il pacchetto squadrato B è rappresentato da una cartellina di fogli di carta di dimensione A4.

Una leva di bloccaggio del cavalletto 94 per bloccare il cavalletto principale 43 (vedere figura 1) in modo da impedire il furto del veicolo del tipo scooter, è disposta nel vano bagagli 26. Quando la leva di bloccaggio del cavalletto 94 è disposta in una posizione indicata con linee continue, si trova in una condizione sbloccata. La leva di bloccaggio del cavalletto 94 può essere bloccata tramite un filo metallico (non rappresentato) ruotando in avanti la leva di bloccaggio del cavalletto 94, inclinando così

la leva di bloccaggio del cavalletto 94 in una posizione indicata da una linea tratteggiata.

Nella figura, il numero di riferimento 95 indica un bullone per il montaggio di una staffa del vano bagagli, e 106 indica un bullone per il montaggio di un gruppo di fermo della sella.

La figura 7 rappresenta una vista in prospettiva di una porzione posteriore del vano bagagli secondo la presente invenzione e delle regioni ad esso vicine.

Il vano bagagli 26 ha due esemplari di staffe destra e sinistra 26g estendentisi all'indietro dalla porzione posteriore superiore del vano bagagli 26. Queste staffe 26g sono disposte sulle superfici di estremità superiore dei montanti 82 per il montaggio del vano bagagli ed imbullonate su di esse, montando così la porzione posteriore superiore del vano bagagli 26 su un sostengo 81.

Il vano bagagli 26 comprende inoltre un gruppo di fermo della sella 100 montato sul lato inferiore della sua porzione posteriore superiore. Il gruppo di fermo della sella 100 comprende un gancio 101 per bloccare il perno di bloccaggio 92; un organo di bloccaggio 102 per bloccare il gancio 101 allo scopo di mantenere la condizione di bloccaggio del gancio

101; una molla in trazione 103 per sollecitare elasticamente l'organo di bloccaggio 102 allo scopo di mantenere la condizione di bloccaggio dell'organo di bloccaggio 102; una serratura del tipo a cilindro a chiave 104 montata su una piastra di montaggio 88 del sostegno 81; ed un filo metallico di trasmissione 105 per trasmettere l'azione di sbloccaggio della serratura 104 all'organo di bloccaggio 102.

Le figure 8(a) ed 8(b) rappresentano viste che illustrano il funzionamento del vano bagagli secondo la presente invenzione.

La figura 8(a) mostra una condizione in cui il casco H è contenuto nel vano bagagli 26.

La figura 8(b) mostra una condizione in cui il casco H è estratto dal vano bagagli 26 ed invece vi è contenuto il pacchetto squadrato B, ad esempio un blocco di fogli di carta. Il pacchetto squadrato B, ad esempio un blocco di fogli di carta, può essere facilmente contenuto nel vano bagagli 26 senza essere piegato inserendo verticalmente il pacchetto squadrato B nella rientranza 26d estendentesi nella direzione longitudinale. A questo punto, poiché la rientranza 26d è spostata verso destra rispetto al centro CL del corpo del veicolo, uno spazio relativamente ampio S3 è formato sul lato sinistro del pacchetto squadra-

to B. Un piccolo bagaglio (non illustrato) può essere contenuto in tale spazio S3. Di conseguenza, è possibile migliorare l'efficienza di contenimento sfruttando lo spazio S3.

La figura 9 rappresenta una vista laterale da sinistra in sezione che mostra una porzione essenziale di una struttura di montaggio del gruppo motopropulsore secondo la presente invenzione. Con riferimento alla figura 9, il gruppo motopropulsore 21 (vedere figura 1) è montato in modo oscillante verticalmente sul telaio posteriore 11R attraverso un meccanismo a staffa di sospensione 120.

La figura 10 rappresenta una vista in sezione lungo la linea 10-10 della figura 9.

Il meccanismo a staffa di sospensione 120 comprende una coppia di primi perni destro e sinistro 122 montati sui telai principali destro e sinistro 71 del telaio posteriore 11R con l'interposizione di organi di smorzamento 121; piastre di collegamento destra e sinistra 123 montate in modo oscillante verticalmente sui primi perni 122; una barra di collegamento 124 disposta trasversalmente tra le estremità anteriori delle piastre di collegamento 123; un secondo perno 125 disposto trasversalmente tra le estremità posteriori delle piastre di collegamento

destra e sinistra 123; e piastre di sospensione destra e sinistra 127 montate in modo oscillante verticalmente sul secondo perno 125 con l'interposizione di organi di smorzamento 126. Nella figura, il numero di riferimento 128 indica un manicotto.

I perni destro e sinistro 122 sono costituiti da bulloni e dadi disposti sullo stesso asse estendentesi nella direzione della larghezza del corpo del veicolo. Poiché i perni destro e sinistro 122 separati l'uno dall'altro sono di breve lunghezza, essi non interferiscono con la traversa anteriore 72 e con i piedi anteriori destro e sinistro 26f.

Le piastre di collegamento destra e sinistra 123 si estendono nella direzione perpendicolare ai primi perni 122. Il secondo perno 125 è costituito da un gruppo bullone-dado disposto parallelamente ai primi perni 122. Le piastre di sospensione destra e sinistra 127 sono organi di sospensione estendentisi dal gruppo motopropulsore 21 (vedere figura 1).

Con riferimento ancora alla figura 9, la piastra di collegamento destra o sinistra 123 comprende una porzione limitatrice di oscillazione anteriore 131 alla sua estremità anteriore, ed una porzione limitatrice di oscillazione posteriore 132 alla sua estremità posteriore. Le porzioni limitatrici di oscilla-

zione anteriore e posteriore 131 e 132 sono costituite da organi di smorzamento.

La superficie di estremità superiore della porzione limitatrice di oscillazione anteriore 131 è portata in contatto con un primo piano di arresto 133 del telaio principale 71, e la superficie di estremità superiore della porzione limitatrice di oscillazione posteriore 132 è portata in contatto con un secondo piano di arresto 134 del telaio principale 71. Di conseguenza, il movimento di oscillazione della piastra di collegamento 123 è limitato dal primo e dal secondo piano di arresto 133 e 134. Come risultato, poiché l'entità di oscillazione della piastra di collegamento 133 è limitata, il gruppo motopropulsore 21 (vedere figura 1) è principalmente fatto oscillare intorno al secondo perno 125. L'altezza del secondo perno 125 è inferiore a quella del primo perno 122.

Quando una forza d'urto è applicata al gruppo motopropulsore 21, le porzioni limitatrici di oscillazione anteriore e posteriore 131 e 132 sono elasticamente deformate in modo da alleviare la forza d'urto trasmessa al telaio posteriore 11R.

Nella forma di attuazione precedentemente descritta, la rientranza 26d può essere disposta in una

posizione spostata verso sinistra o verso destra rispetto al centro CL del corpo del veicolo.

Il pacchetto squadrato B può essere un articolo squadrato inseribile nella rientranza 26d, e tale pacchetto non è limitato alla cartellina di fogli di carta ma può essere un oggetto squadrato che si piega facilmente, come un blocco di fogli di carta, un libro, o un quaderno; oppure un articolo squadrato che non si piega facilmente.

La presente invenzione avente la configurazione precedentemente descritta presenta i seguenti effetti.

Poiché il vano bagagli definito nella rivendicazione 1 è configurato in modo che il fondo del vano bagagli abbia la rientranza estendentesi nella direzione longitudinale, un pacchetto squadrato come un blocco di fogli di carta può essere facilmente contenuto nel vano bagagli senza piegarsi.

La rientranza estendentesi nella direzione longitudinale è prevista nella porzione di fondo del vano bagagli in una posizione spostata verso destra o verso sinistra rispetto al centro del corpo del veicolo. Di conseguenza, inserendo un pacchetto squadrato nel vano bagagli spostandolo verso destra o verso sinistra rispetto al centro del corpo del vei-

colo, un piccolo bagaglio può essere contenuto in uno spazio formato sul lato destro o sul lato sinistro del pacchetto squadrato. Come risultato, è possibile aumentare l'efficienza di contenimento. Inoltre, poiché la rientranza è spostata verso destra o verso sinistra rispetto al centro del corpo del veicolo, uno spazio relativamente ampio può essere formato sotto il vano bagagli in una posizione vicino al centro del corpo del veicolo. Come risultato, è possibile aumentare il grado di libertà nel posizionamento di un accessorio del motore o simile sfruttando efficacemente tale spazio.

LACERATI & PERAZZI S.p.A.

RIVENDICAZIONE

Struttura di vano bagagli per un veicolo del tipo scooter, in cui un vano bagagli per contenere un casco è disposto nella porzione posteriore del corpo del veicolo e l'apertura superiore del vano bagagli suddetto è ricoperta in modo apribile/chiudibile da una sella, caratterizzata dal fatto che

il vano bagagli suddetto comprende una rientranza per contenere un pacchetto squadrato, come un blocco di fogli di carta, in cui la rientranza suddetta è prevista in una porzione di fondo del vano bagagli suddetto in una posizione spostata verso destra o verso sinistra rispetto al centro del corpo del veicolo in modo da estendersi nella direzione longitudinale.



PER PROCURA

Ing. Corrado FIORAVANTI

N. Legiz. ALBO 563

(in proprio e per gli altri)



FIG. 1

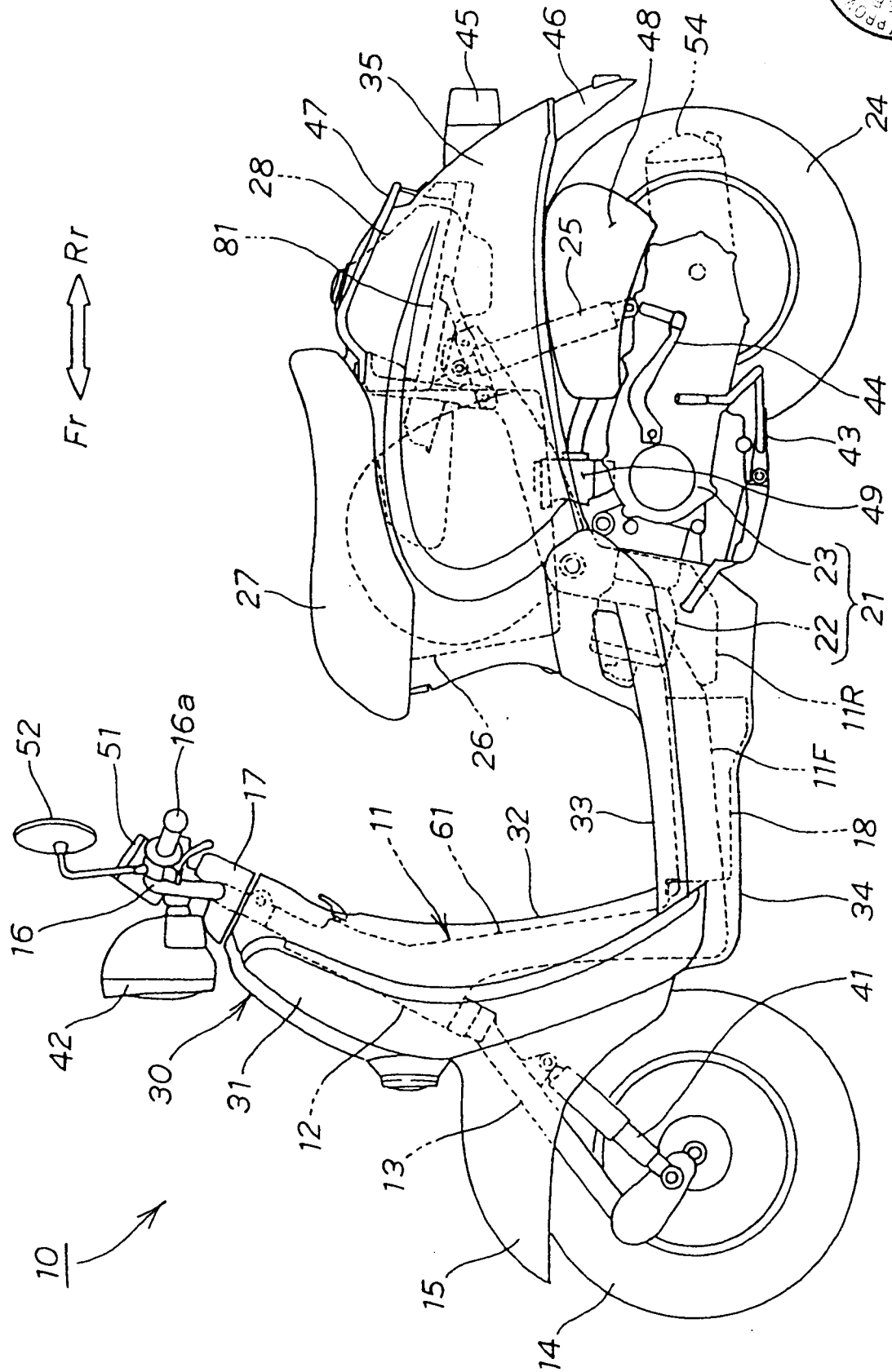
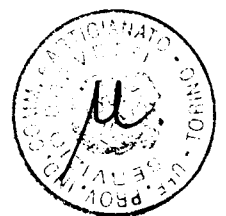
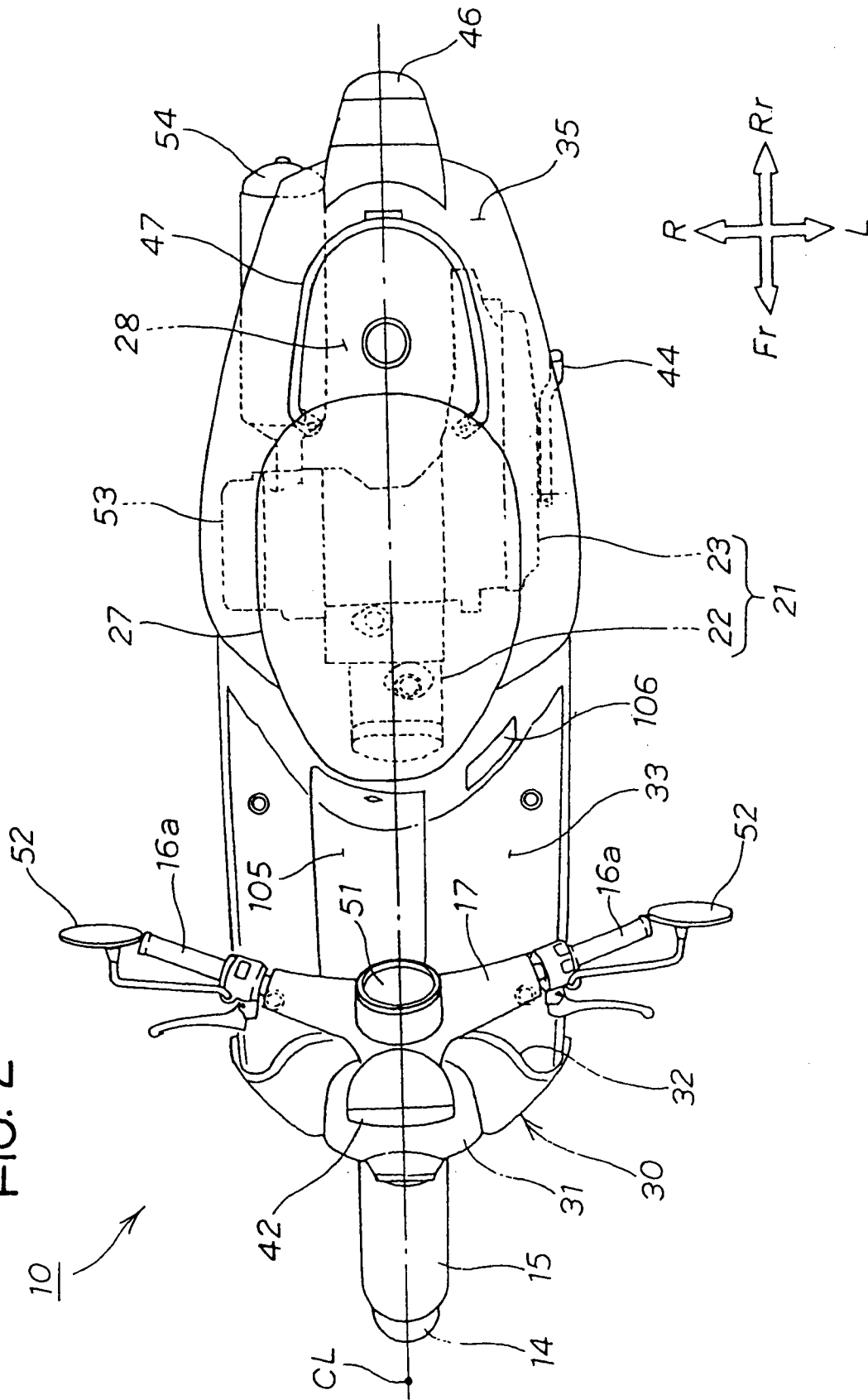
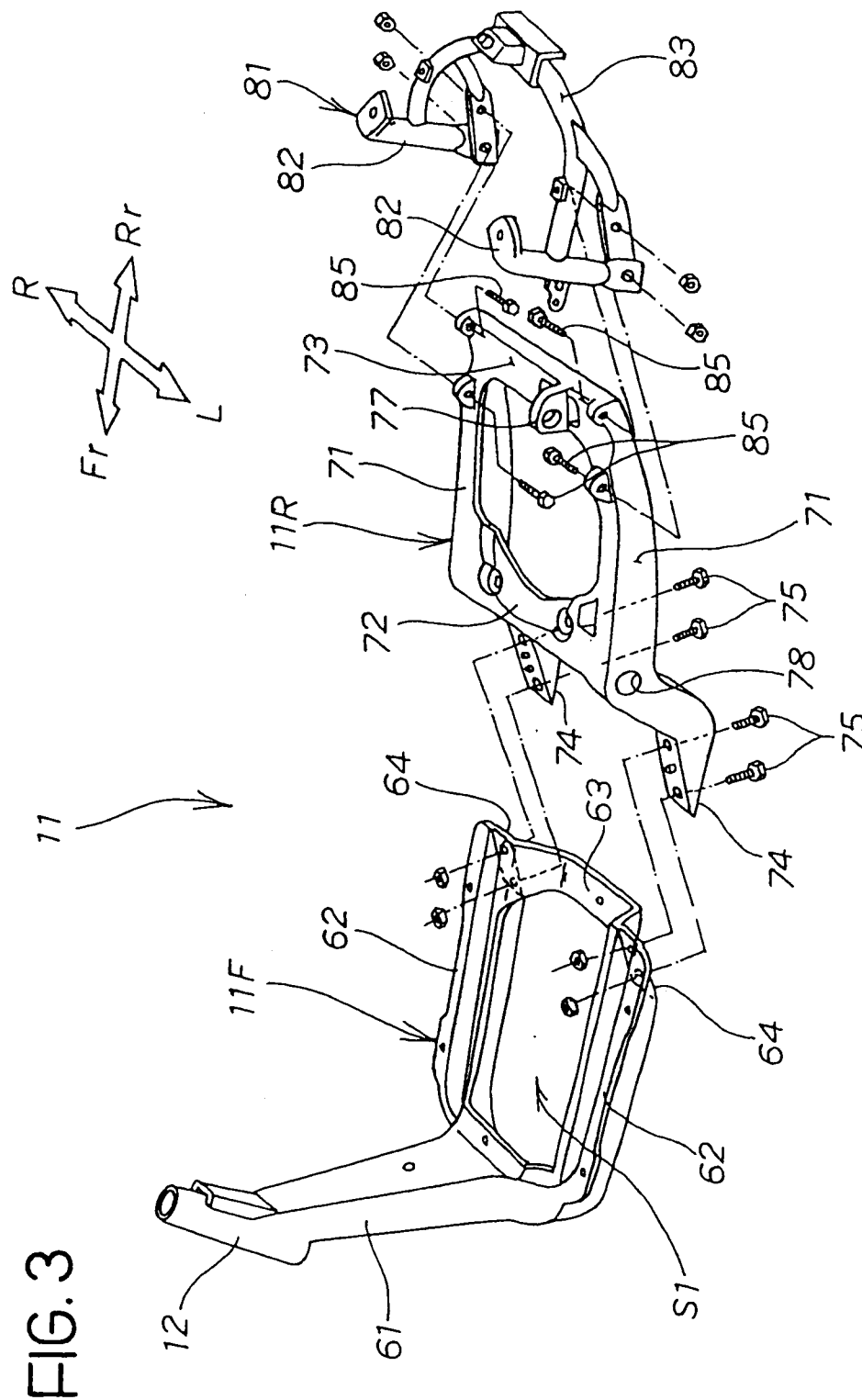


FIG. 2





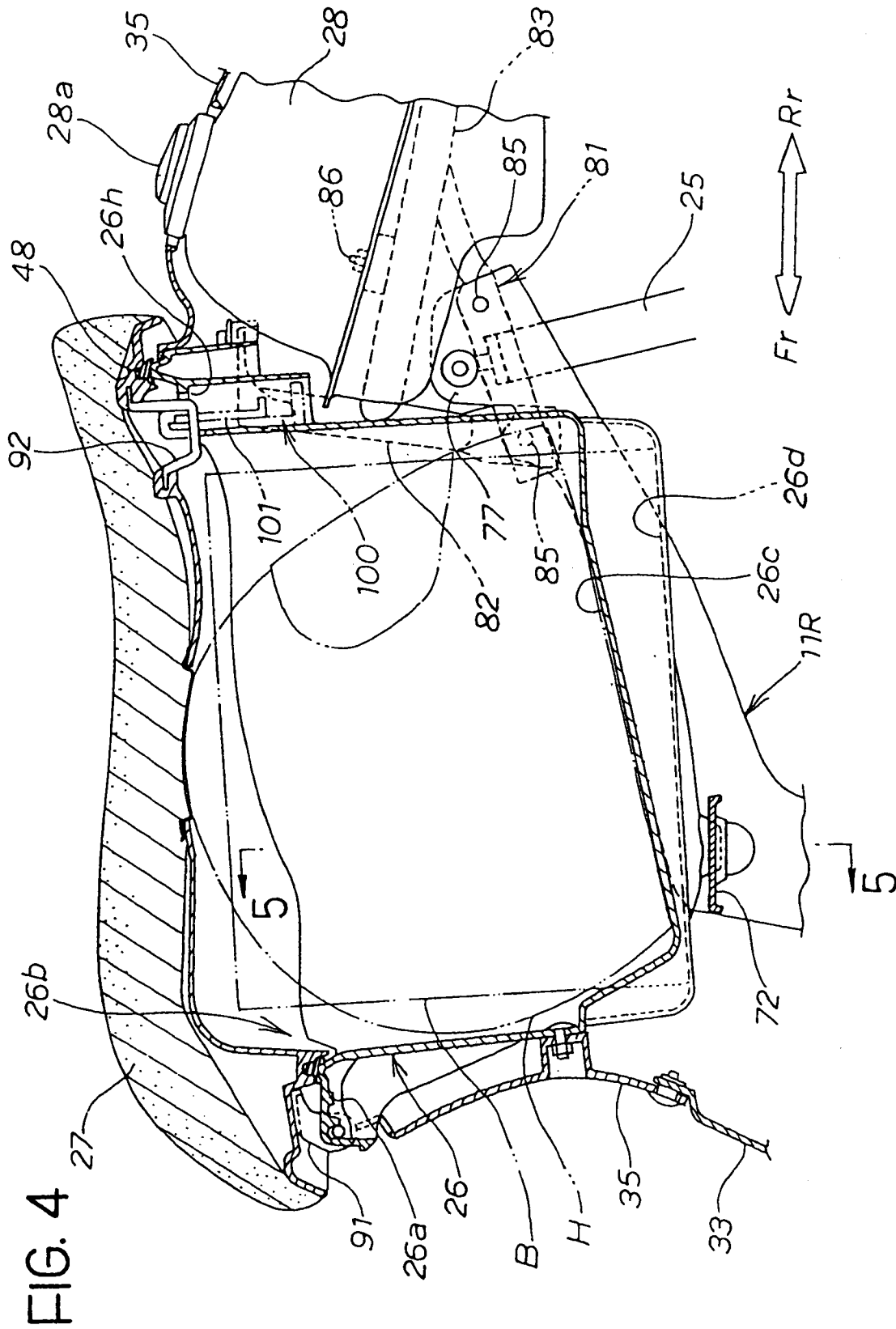


FIG. 4

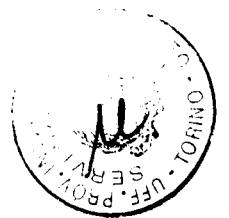
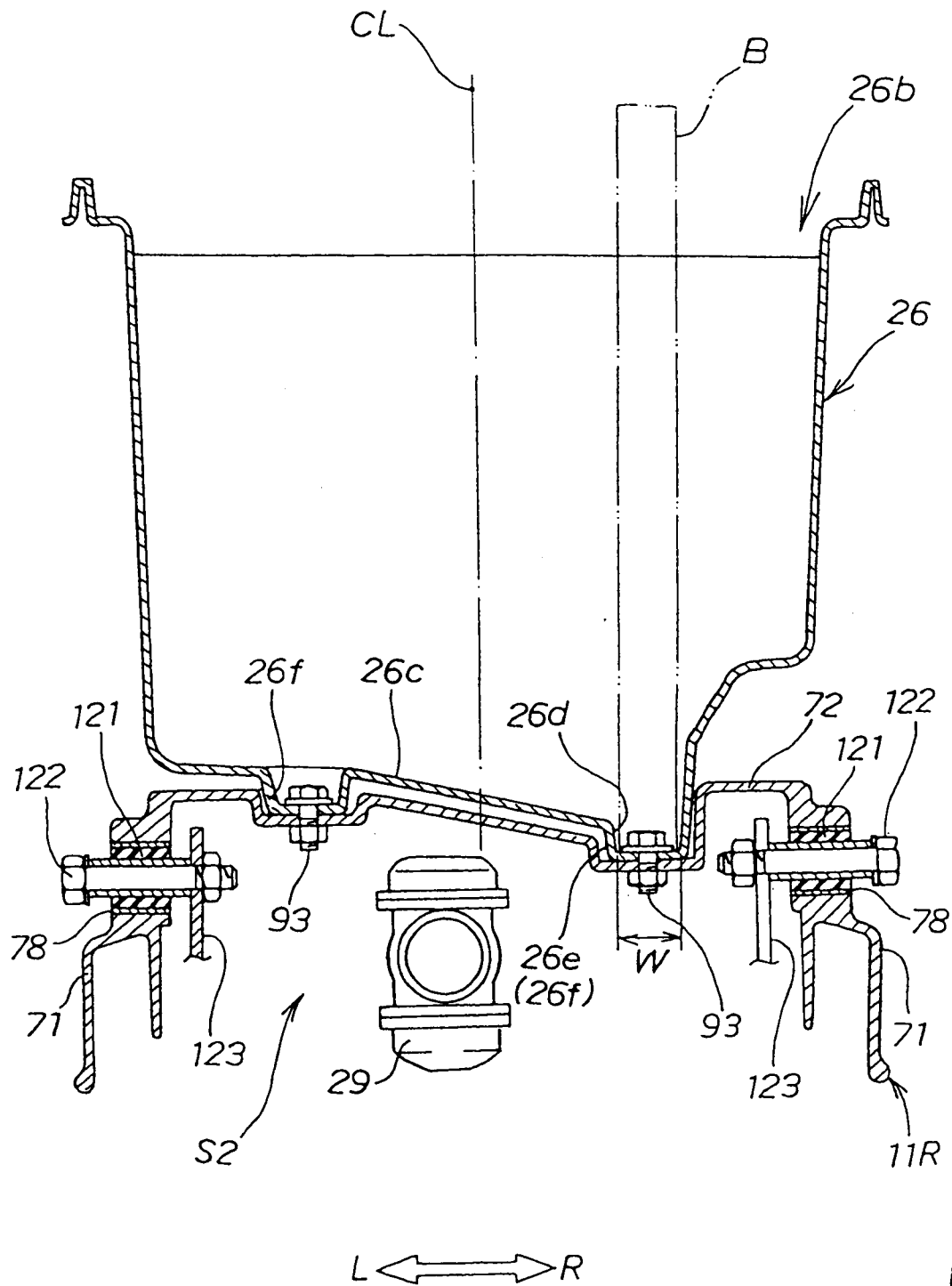


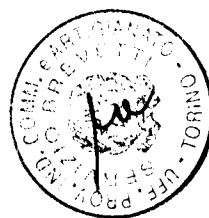
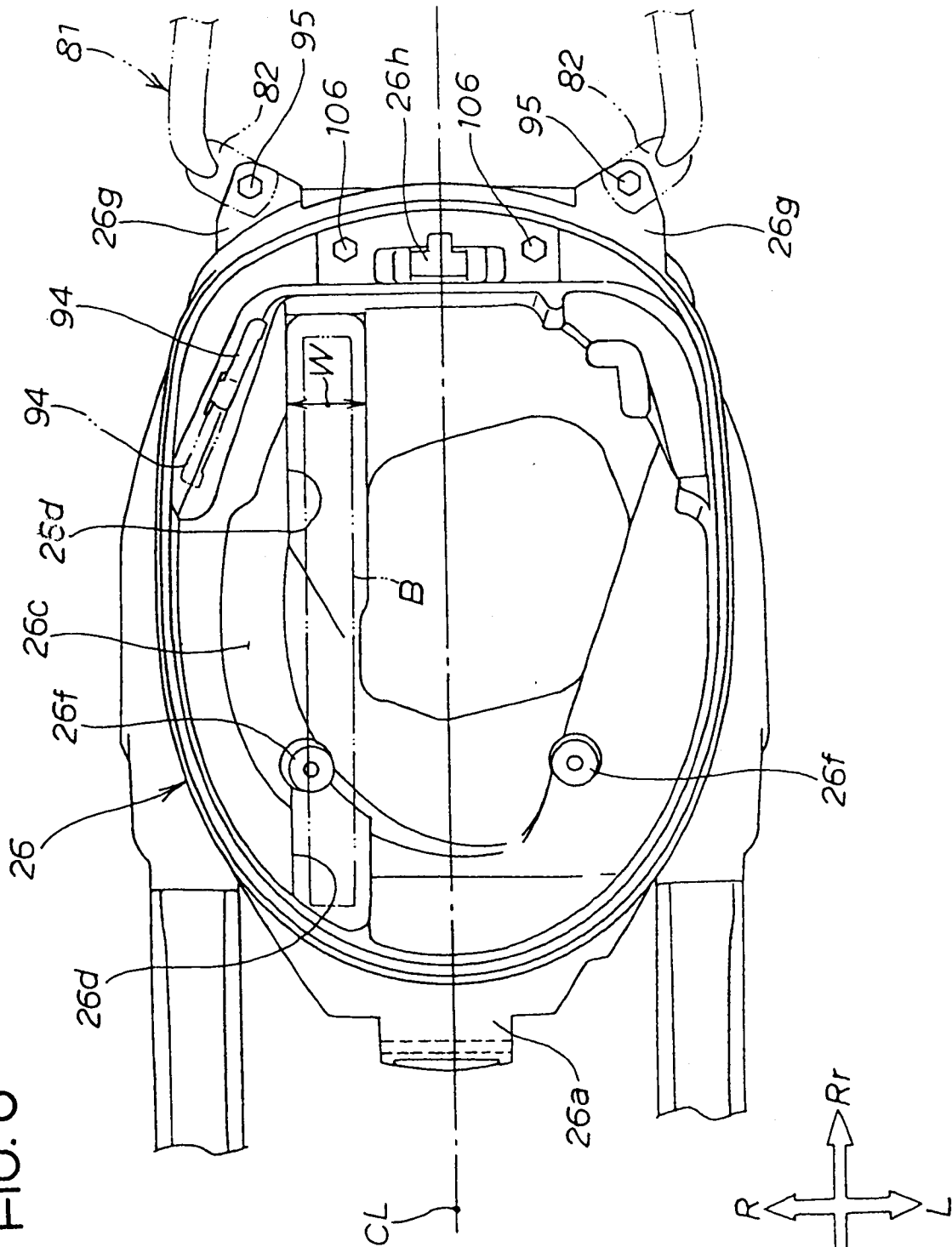
FIG. 5



Procedi

TO 2000A 000376

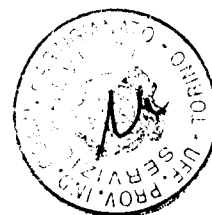
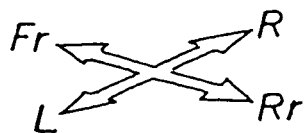
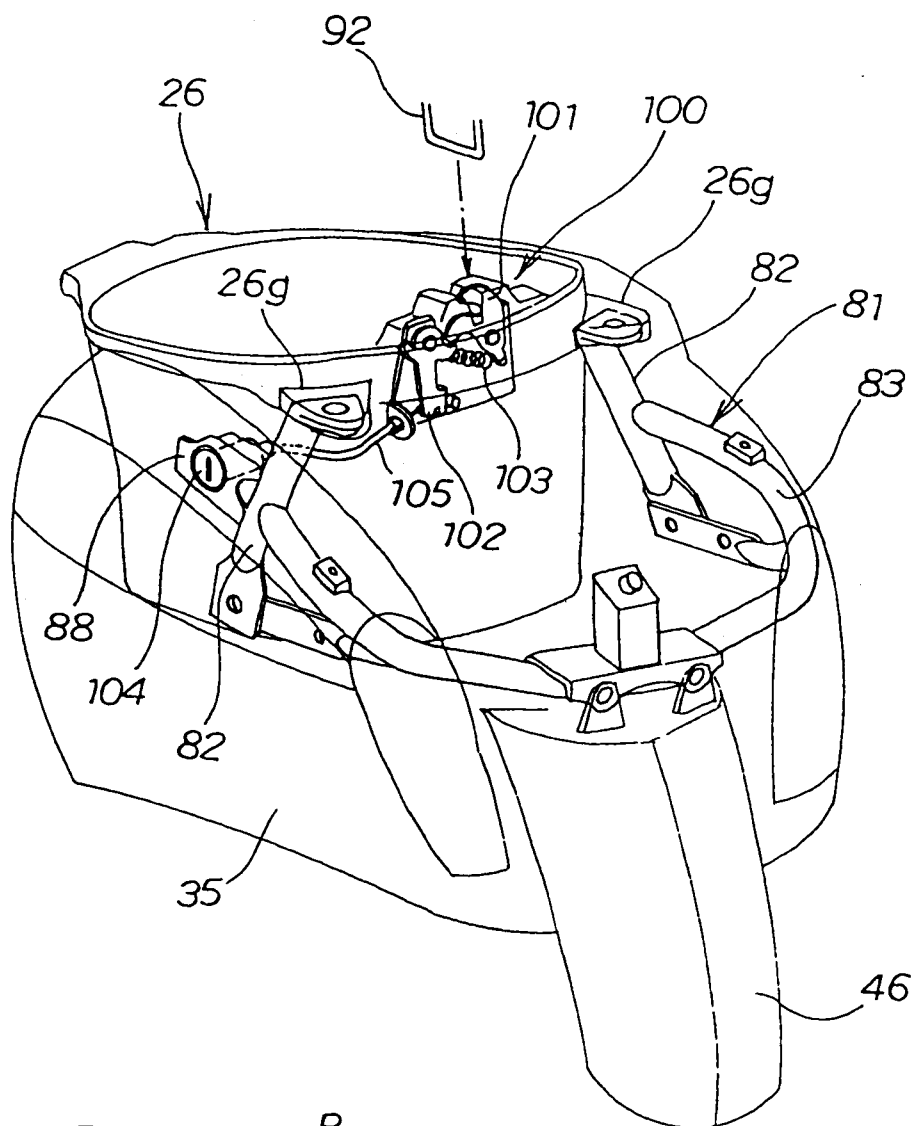
FIG. 6



Morish

TO 2000A 000376

FIG. 7



TO 2000A 000376

FIG. 8a

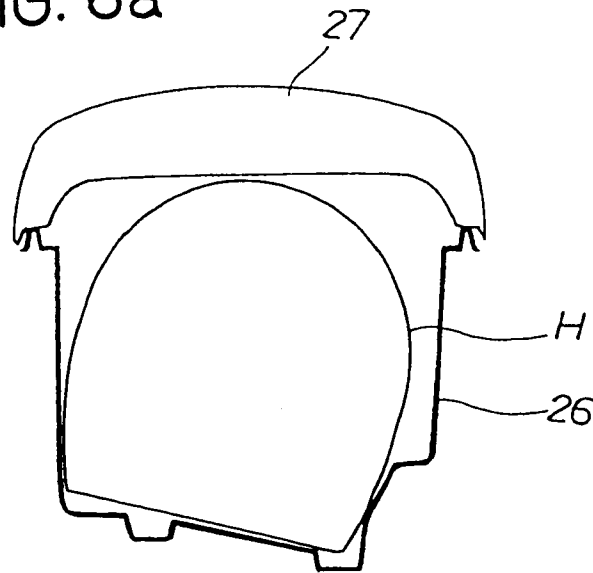


FIG. 8b

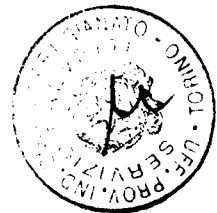
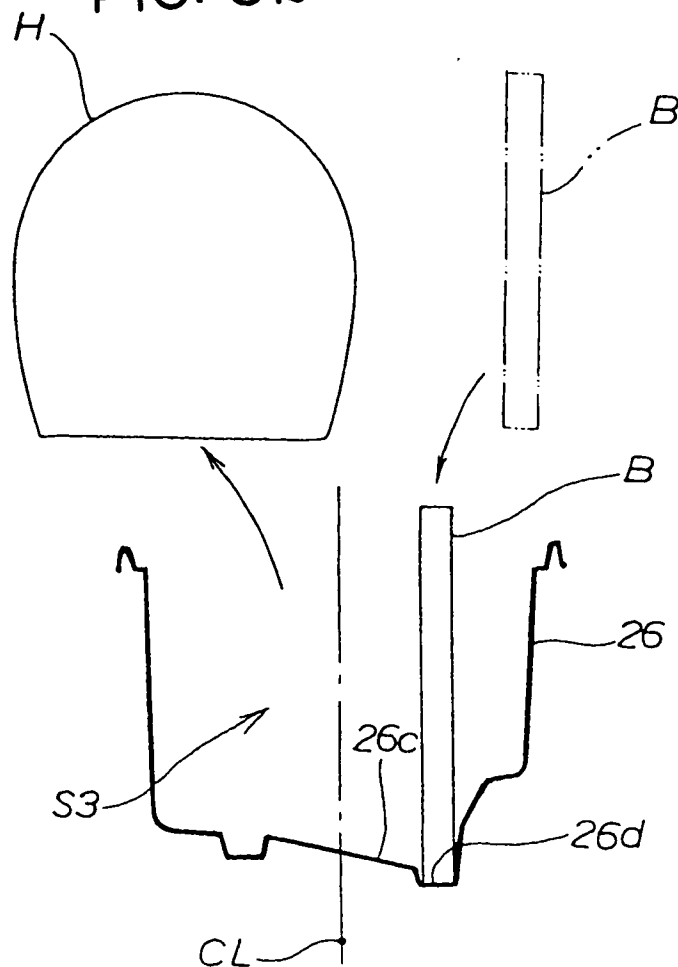
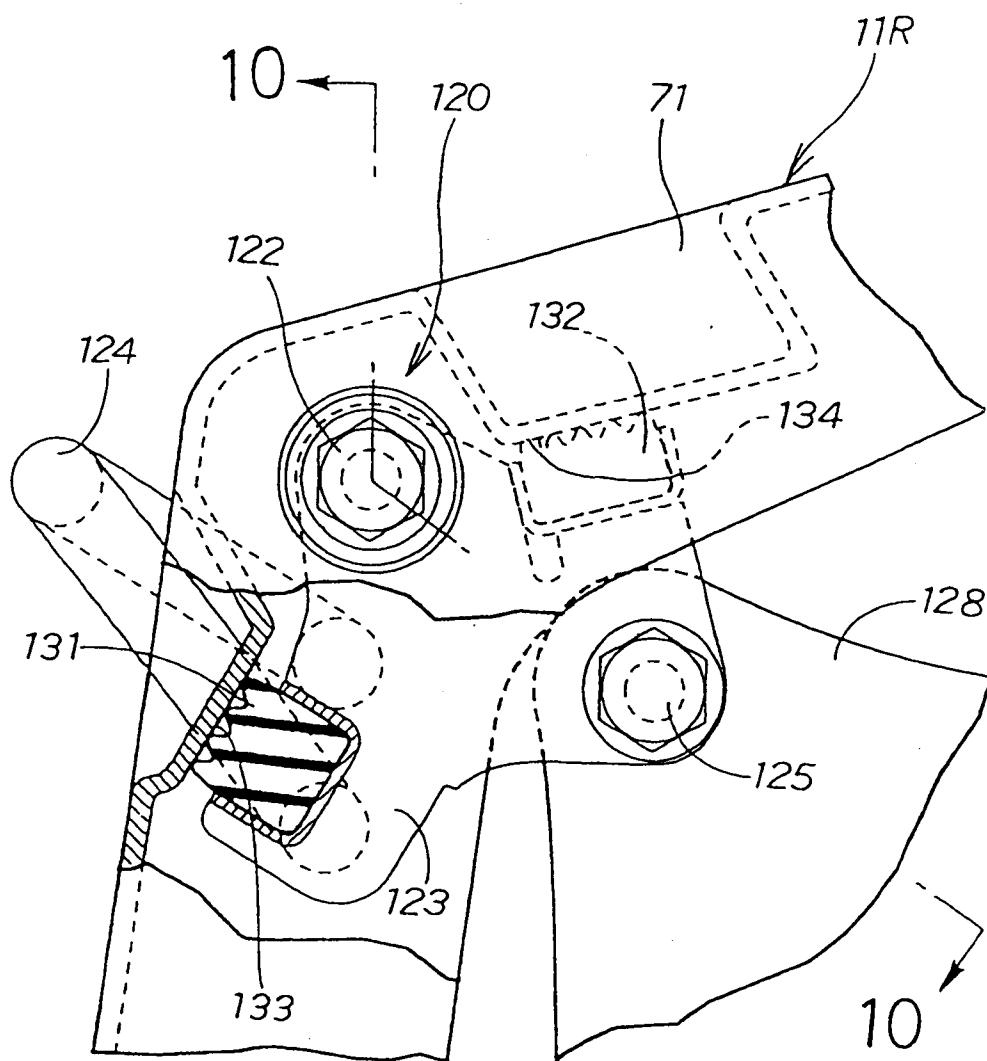


FIG. 9



Fr $\longleftrightarrow$ Rr

