



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

(21) PI 1106856-6 A2



* B R P I 1 1 0 6 8 5 6 A 2 *

(22) Data de Depósito: 22/12/2011

(43) Data da Publicação: 31/12/2013

(RPI 2243)

(51) Int.Cl.:

B62K 11/02

B62K 11/04

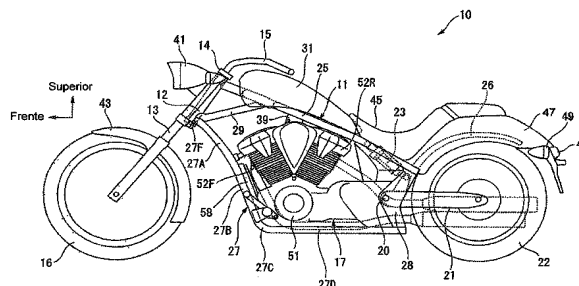
(54) Título: VEÍCULO DO TIPO DE MONTAR DO SELIM

(30) Prioridade Unionista: 27/12/2010 JP 2010-290168

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

(72) Inventor(es): Shigeo Iijima

(57) Resumo: VEÍCULO DO TIPO DE MONTAR NO SELIM A presente invenção refere-se a supressão da distorção de um par de armações esquerda e direita estendidas de modo serem conectadas por um tubo dianteiro e melhorar a controlabilidade e característica de deslocamento linear do veículo (10). Em uma motocicleta (10) compreendendo um tubo dianteiro (12) e um par de tubos descendentes esquerdo e direito (27,27) estendidos para trás a partir do tubo dianteiro (12), uma placa transversal (60) continuamente conecta o par de tubos descendentes esquerdo e direito (27,27) na direção da largura do veículo (10) e a placa transversal (60) é elasticamente conectadas aos tubos descendentes (27,27).



Relatório Descritivo da Patente de Invenção para "VEÍCULO DO TIPO DE MONTAR NO SELIM".

Campo Técnico

A presente invenção refere-se a um veículo do tipo de montar no selim, especificamente a um aperfeiçoamento na estrutura da armação do veículo do tipo de montar no selim.

Antecedentes da Invenção

Tem havido uma motocicleta adotando uma estrutura de armação do tipo de duplo suporte que une um par de armações descendentes esquerda e direita estendendo-se para baixo na direção traseira para um tubo dianteiro. Em tal armação de corpo, o material de tubo é geralmente usado para a armação descendente. Quando uma motocicleta do tipo suporte duplo é relativamente grande com uma distância entre o motor e o tubo dianteiro e com uma espessura limitada do tubo do ponto de vista da aparência, a distorção da armação descendente algumas vezes torna-se maior. Portanto, em caso de relativamente grandes motocicletas, como no Documento de Patente 1, é algumas vezes necessário tornar uma armação transversal em um corpo rígido simples por continuamente conectar as armações descendentes (tubos descendentes) com a armação transversal (tubo transversal) pela soldagem e similar.

Descrição da Técnica Anterior

Documento de Patente

[Documento de Patente 1] Publicação de Patente Não Examinada Japonesa Nº 220473/1983

Sumário da Invenção

Problema a Ser Solucionado pela Invenção

Em um veículo do tipo de montar no selim tal como uma motocicleta e similar, como descrito acima, a distorção de uma armação pode ser suprimida continuamente conectando as armações com uma armação transversal. Todavia, há uma possibilidade de mudar a controlabilidade e a característica de deslocamento linear de um condutor de acordo com a configuração da armação, da posição de uma armação provida com uma armação

transversal no veículo todo e da posição de montagem do motor que contribui para sua rigidez.

A presente invenção tem sido realizada considerando as circunstâncias acima descritas. Consequentemente, é um objetivo da presente invenção prover um veículo do tipo de montar no selim incluindo uma estrutura de armação que pode suprimir a distorção do par de armações esquerda e direita estendendo-se de modo a serem conectadas por um tubo dianteiro e melhorar a controlabilidade e a característica de deslocamento linear do veículo.

10 Meios para Solucionar Problemas

Para solucionar o problema acima, a presente invenção de acordo com a reivindicação 1 provê um veículo do tipo de montar no selim compreendendo um tubo dianteiro (12) e um par de armações esquerda e direita (27, 27) estendidas para trás a partir do tubo dianteiro (12), em que uma placa transversal (60) continuamente conecta o par de armações esquerda e direita (27, 27) na direção da largura do veículo, e a placa transversal (60) é elasticamente conectada às armações (27, 27).

A presente invenção com relação à reivindicação 2 provê um veículo do tipo de montar no selim compreendendo o tubo dianteiro (12), o par de armações esquerda e direita (27, 27) estendidas para trás a partir do tubo dianteiro (12), em que a placa transversal (60) conecta o par de armações esquerda e direita (27, 27) na direção da largura do veículo, a placa transversal (60) estende-se para dentro na direção da largura do veículo a partir ao par de armações esquerda e direita (27, 27), respectivamente, e a placa transversal é elasticamente conectada ao ar de armações esquerda e direita (27, 27).

Em um veículo do tipo de montar no selim de acordo com a reivindicação 1, a presente invenção com relação à reivindicação 3 é caracterizada em que o par de armações esquerda e direita (27, 27) é provido integralmente com um par de estais esquerdo e direito (80, 81) estendendo-se para dentro na direção da largura do veículo, respectivamente; a placa transversal (82) é provida entre o par de estais esquerdo e direito (80 81); e

pelo menos um do par de estais esquerdo e direito (80, 81) é elasticamente conectado à placa transversal (82).

Em um veículo do tipo de montar no selim de acordo com a reivindicação 2, a presente invenção referente à reivindicação 4 é caracterizada em que o furo (63) é formado em uma das placas transversais (61, 62) estendendo-se para dentro na direção da largura do veículo a partir das armações esquerda e direita (27, 27), respectivamente; um membro elástico (65) é ajustado no furo (63); o membro elástico (65) possui um furo transpassante (64); um colar tubular (68) é inserido no furo transpassante (64); e a placa transversal (60) é elasticamente conectada às armações (27, 27) de tal modo que uma placa transversal (61) é fixada na outra placa transversal (62) via o furo (63), o furo transpassante (64) do membro elástico (65) e um membro de fixação (69) penetrando no colar (68).

Em um veículo do tipo de montar no selim de acordo com a reivindicação 3, a presente invenção com relação à reivindicação 5 é caracterizada em que o furo (85) é formado na placa transversal (82); um membro elástico (65) possui um furo transpassante (64); um colar tubular (68) é inserido no furo transpassante (64); e a placa transversal (82) é elasticamente conectada nas armações (27, 27) de tal modo que a placa transversal (82) é fixada pelo menos em um de um par de estais esquerdo e direito (80, 81) via o furo (85), o furo transpassante (64) do membro elástico (65) e o membro de fixação (69) penetrando no colar (68).

Em um veículo do tipo de montar no selim de acordo com qualquer uma das reivindicações 1 a 5, a presente invenção com relação à reivindicação 6 é caracterizada em que as armações (27, 27) são os tubos descendentes estendidos para baixo a partir do tubo dianteiro (12).

Efeito da Invenção

De acordo com a presente invenção com relação às reivindicações 1 e 2, as armações esquerda e direita em par são continuamente conectadas de modo a serem elasticamente conectadas pelas placas transversais de tal modo que as placas transversais sejam conectadas às armações. Consequentemente, as armações são permitidas serem moderadamente

distorcidas, que deste modo podem suprimir a distorção excessiva das armações. Adicionalmente, o esforço de dirigir é moderadamente aumentado, que deste modo pode melhorar a controlabilidade e característica de deslocamento linear do veículo. Particularmente, de acordo com a presente invenção com relação à reivindicação 2, as armações esquerda e direita podem ser continuamente conectadas justo por conectar elasticamente as porções internas das placas transversais na direção da largura do veículo uma com a outra que se estendem para dentro na direção da largura do veículo, a partir das armações esquerda e direita, cujo modo pode reduzir o número de peças e também pode conseguir o ajuste finamente sintonizado pela mudança do membro elástico.

Em adição, de acordo com a presente invenção com relação às reivindicações 3, usando a placa transversal que é uma porção separada das armações esquerda e direita, é possível aumentar o grau de liberdade e eficácia no trabalho de montagem.

Além do mais, de acordo com a presente invenção com relação às reivindicações 4 e 5, o membro elástico pode ser provido na placa transversal previamente, que deste modo pode melhorar a montagem.

De acordo com a presente invenção com relação à reivindicação 6, pela provisão da placa transversal entre os tubos descendentes que tendem a ser relativamente distorcidos, é possível aumentar moderadamente o esforço de dirigir e melhorar a controlabilidade e a característica de deslocamento linear do veículo efetivamente.

Breve Descrição dos Desenhos

A figura 1 é uma vista lateral esquerda de uma motocicleta de acordo com a concretização da presente invenção.

A figura 2 é uma vista lateral esquerda da armação de corpo da motocicleta.

A figura 3 é uma vista em perspectiva mostrando a armação de corpo da motocicleta.

A figura 4 é uma vista traseira mostrando a armação de corpo da motocicleta.

A figura 5 é uma vista seccional transversal tomada ao longo da linha A-A na figura 3.

A figura 6 é uma vista mostrando um exemplo midificado da placa transversal conectando continuamente as armações.

5 A figura 7 é uma vista mostrando o exemplo modificado da concretização da presente invenção.

A figura 8 é uma vista seccional transversal tomada ao longo de uma linha B-B na figura 7.

Melhor Modalidade para Realizar a Invenção

10 A seguir, a concretização da presente invenção será descrita com referência aos desenhos anexos. Nos desenhos descritos abaixo, uma seta FR mostra a frente, a seta UP mostra o superior e uma seta LH mostra a esquerda do corpo do veículo.

A motocicleta 10 mostrada na figura 1 é uma motocicleta do tipo
15 cruzador e compreende: uma armação de corpo 11; um par de garfos dianteiros esquerdo e direito 13 rotativamente suportados no tubo dianteiro 12 que é montado na porção da extremidade dianteira da armação de corpo 11; uma manivela de direção 15 montada em uma ponte de topo 14 que suporta a porção da extremidade superior dos garfos dianteiros 13; uma roda dianteira 16 rotativamente suportada pelos garfos dianteiros 13; um motor 17 (unidade de força) suportado pela armação de corpo 11; um braço oscilante traseiro 21 suportado de modo verticalmente oscilante por um pivô 20 da
20 porção inferior traseira da armação de corpo 11; uma roda traseira (roda de acionamento) 22 rotativamente suportada na porção da extremidade traseira do braço oscilante traseiro 21; e um amortecedor traseiro 23 é inserido entre o braço oscilante traseiro 21 e a armação de corpo 11. Na concretização da presente invenção, o sistema de dirigir é composto de membros tais como garfos dianteiros 13, ponte de topo 14, a manivela 15, a roda dianteira 6 e similar.

30 Com referência também à figura 2, a armação de corpo 11 compreende um par de tubos principais tubulares de aço esquerdo e direito 25, 25 estendendo-se de modo descendente para trás a partir do tubo dianteiro

12; uma armação traseira tubular de aço 26 estendendo-se para trás a partir da porção da extremidade traseira do tubo principal 25; um par de tubos descendentes tubulares de aço esquerdo e direito 27, 27 que se encurvam após estender-se para baixo na direção traseira a partir do tubo dianteiro 12
5 abaixo dos tubos principais 25, 25 e estendem-se para trás substancialmente na direção horizontal; e um par de placas pivô esquerda e direita 28, 28 que se conectam continuamente à extremidade traseira de um par de tubos descendentes esquerdo e direito 27, 27 e extremidade traseira dos tubos principais 25, 25.

10 Na motocicleta 10, tubos principais esquerdo e direito em par 25, 25 são simetricamente formados com relação à superfície que se estende na direção frente-atrás do corpo de veículo ao longo do centro na direção da largura do veículo (a seguir referido como uma superfície intermediária do corpo de veículo), e são formados em uma armação linear que se estendem
15 descendentemente para trás a partir do tubo dianteiro 12 substancialmente em uma linha reta. Um tanque de combustível 31 é montado no tubo principal 25, de modo a escarranchar por cima, é disposto mais próximo do tubo dianteiro 12 e é formado em um formato de tanque que se estende longitudinalmente de modo substancialmente perpendicular aos tubos principais 25,
20 25.

Um par de tubos descendentes esquerdo e direito 27, 27 são simetricamente formados com relação ao centro na direção da largura do veículo e a sua porção superior é formada em uma armação curva. Especificamente, um par de tubos descendentes esquerdo e direito 27, 27 são inte-
25 gralmente providos com porções encurvadas 27A, 27A descendentemente para trás a partir do tubo dianteiro 12; as porções inclinadas retas (porções retas) 27B, 27B estendendo-se de modo descendente para trás em uma linha reta a partir da extremidade inferior das porções curvas 27A, 27A; as porções curvas 27C, 27C que se encurvam a partir da extremidade inferior
30 das porções inclinadas retas 27B, 27B na direção para trás ; e porções horizontais 27D, 27D estendendo-se de modo substancialmente horizontal em uma linha reta a partir da extremidade traseira das porções curvas 27C, 27C

na direção para trás. Isto é, as porções superiores dos tubos descendentes 27, 27 são as porções encurvadas 27A, 27A encurvando-se em uma vista lateral, e as porções inferiores dos tubos descendentes 27, 27 são as porções inclinadas retas 27B, 27B estendendo-se em uma linha reta a partir das porções encurvadas 27A, 27A em uma vista lateral.

As extremidades dianteiras de um par de tubos descendentes esquerdo e direito 27, 27 unem-se entre si, e são continuamente conectadas ao tubo dianteiro 12 via porções de junção 27F, 27F. Um par de tubos de reforço 29 esquerdo e direito para reforço estendem-se para trás a partir das porções de união 27F, 27F e são continuamente conectados aos tubos principais 25, 25. Por tal constituição, a rigidez da armação da porção dianteira da armação de corpo 11 é inteiramente assegurada.

Um farol dianteiro 41 é provido na porção dianteira do tubo dianteiro 12, e um para-lama dianteiro 43, que cobre a área da porção superior à porção traseira da roda dianteira 16, é montada em um par de garfos dianteiros esquerdo e direito 13. Em adição, um assento 45 sobre o qual um passageiro senta é suportado na traseira do tanque de combustível 31, e o assento 45 é suportado pela porção traseira dos tubos principais 25, 25 e armação traseira 26. Um para-lama traseiro 47 cobrindo a porção superior da roda traseira 22 é suportado sob porção traseira do assento 45. As luzes tais como farol traseiro 48 e um pisca-pisca 49 e similar são suportadas na porção traseira do para-lama traseiro 47.

O motor 17 é suportado no espaço circundado pelos tubos principais 25, 25, os tubos descendentes 27, 27 e as placas pivô 28, 28. O motor 17 é um motor de dois cilindros do tipo V longitudinal, de quatro ciclos resfriado a água incluindo um cárter 51 e duas porções de cilindro 52F, 52R que são verticalmente dispostos com um predeterminado ângulo de retenção a partir do cárter 51 na direção frente - atrás do corpo de veículo. A força do motor 17 é transmitida à roda traseira 22 via um eixo de acionamento que é disposto dentro do braço oscilante traseiro 21 e passa pelo lado (lado esquerdo na concretização) da roda traseira 22.

A porção dianteira do motor 17 não está disposta entre um par

de tubos descendentes esquerdo e direito 27, 27, porém está disposta de modo a ser ligeiramente espaçado atrás dos tubos descendentes 27, 27. Portanto, o motor todo 17 pode ser visível do lado.

5 A porção de montagem do motor 17 na armação de corpo 11 será descrita. Como mostrado na figura 2, suspensores de motor superiores dianteiros direitos em par 34, 34 projetando-se para trás são providos nas porções inclinadas retas 27B, 27B dos tubos descendentes 27, 27 e suspensores de motor inferiores dianteiros direitos em par 35, 35 projetando-se para cima são providos na porção dianteira das porções horizontais 27D, 27D
10 dos tubos descendentes 27, 27. A porção dianteira do cárter 51 é suportada pelos suspensores de motor superiores dianteiros 34, 34 e suspensores de motores inferiores dianteiros 35, 35.

Adicionalmente, nas placas pivô 28, 28 estão providos suspensores de motor do lado traseiro esquerdo e direito 38, 38 em par de modo a
15 se projetarem para frente, que têm porções de fixação do lado superior 36, 36 e porções de fixação do lado inferior 37, 37 verticalmente alinhadas. A porção traseira do cárter 51 é suportada pelos suspensores de motor do lado traseiro 38, 38. Ainda, na área substancialmente central na direção frente-atrás do tubo principal 25 em um lado, é provido um suspensor de motor superior 39 projetando-se para baixo. O suspensor de motor superior 39 possui
20 uma porção tubular na sua porção inferior, no lado interno do que um membro elástico 39A é inserido. Um corpo de braçadeira 39B é suspenso via o membro elástico 39A, e suporta elasticamente a porção superior do motor 17 entre as porções de cilindro 52F, 52R.

25 A figura 3 é uma vista em perspectivas mostrando a armação de corpo 11 a partir da frente esquerda, e a figura 4 é uma vista traseira mostrando o tubo descendente 27 da armação de corpo 11 como visto de trás. Acima de um radiador 58, os tubos descendentes esquerdo e direito 27, 27 são continuamente conectados pela placa transversal 60 estendendo-se na
30 direção da largura do veículo. A placa transversal 60 inclui uma meia placa esquerda 61 feita de material de placa de metal estendendo-se para dentro na direção da largura do veículo, cuja extremidade de base é soldada no

tubo descendente 27 no lado esquerdo; e uma meia placa direita 62 feita de um material de placa de metal estendendo-se para dentro na direção da largura do veículo, cuja extremidade de base é soldada no tubo descendente 27 no lado direito.

5 Entre um par de tubos descendentes esquerdo e direito 27, 27 na frente do motor 17, estão dispostos um radiador 58 e uma grade de radiador 58A cobrindo pelo menos a superfície dianteira do radiador 58. O radiador 58 é formado em um formato de paralelepípedo retangular verticalmente longo, e é construído em um radiador do tipo de tubo afinado tendo um
10 espaço através do que o vento de deslocamento passa. Uma porção de tanque superior 58C tendo um tubo 59A é montada na porção superior do radiador 58, e uma porção de tanque inferior 58D tendo um tubo 59B é montado na porção inferior do radiador 58. A porção de tanque superior 58C e a porção de tanque inferior 58D são formadas em um formato trapezoidal com
15 substancialmente a mesma largura que aquela do radiador 58.

 A grade do radiador 58A, cuja superfície dianteira é disposta ao longo da superfície dianteira dos tubos descendentes 27, 27 é posicionada de modo a sobrepor nos tubos descendentes 27, 27 em uma vista lateral. Ainda, a cabeça da grade de radiador 58A cobre os lados da frente e superior
20 or da porção de tanque superior 58C montada na porção superior do radiador 58, e a armação de fundo da grade de radiador 58A cobre os lados dianteiro e inferior da porção de tanque inferior 58D, que é montada na porção inferior do radiador 58, e o seu tubo 59B. Portanto, a grade de radiador 58 funciona como uma coberta da face cobrindo a porção de tanque superior
25 58C e porção de tanque inferior 58D de modo a não ser visto do lado externo.

 A figura 5 mostra a seção transversal tomada ao longo de uma linha A-A da figura 4. A meia placa esquerda 61 e a meia placa direita 62 estendem-se paralelas entre si com um espaço na direção frente-atrás. A
30 meia placa esquerda 61 é posicionada na traseira da meia placa direita 62. A meia placa esquerda 61 e a meia placa direita 62 são estendidas entre os tubos descendentes 27, 27 de tal modo que sua respectiva porção da extre-

midade interna na direção da largura do veículo são continuamente conectada (elasticamente conectada) usando o membro elástico 65. O membro elástico 65 feito de resina é interposto na respectiva porção da extremidade inferior na direção da largura do veículo da meia placa esquerda 61 e meia placa direita 62.

No lado da porção da extremidade da meia placa esquerda 61, é formado o furo de ajustagem 63, no qual o membro elástico cilíndrico 65 tendo o furo transpassante 64 é ajustado. O membro elástico 65 que é ajustado no furo de ajustagem 63 é suportado na meia placa esquerda 61 de modo a ter o furo transpassante 64 (sua direção axial) alinhada na direção frente-atrás. Aqui, o furo de ajustagem 63 no qual o membro elástico 65 é ajustado pode ser configurado perpendicular à direção da largura de um veículo como na figura 6, e também ser configurado como um corte 63' que é cortado ao longo da direção da superfície da placa.

No lado da porção da extremidade da meia placa direita 62, é formado um furo transpassante 66, que sobrepõe o furo transpassante 64 do membro elástico 65 de tal modo que a porção da extremidade da meia placa direita 62 fica alinhada com a superfície dianteira do membro elástico 65. Um colar de metal 68 tendo uma porção de flange 67 topejada na meia placa direita 62 é inserida no furo transpassante 66 da meia placa direita 62, passa através do furo transpassante 66 da meia placa direita 62 bem como do furo transpassante 65 do membro elástico 65, e possui uma sua porção da extremidade alinhada com a superfície traseira do membro elástico 65.

Um parafuso 69 é inserido no colar 68 a partir do lado da porção de flange 67, isto é, do lado da frente do veículo. O parafuso 69 penetra no membro elástico 65 e a sua porção da extremidade é engatada com uma porca 70. A porca 70 fixa o membro elástico 65 via uma arruela 71, que é ajustada na meia placa esquerda 61, de modo a pressionar contra a meia placa direita 62.

Como descrito acima, a meia placa esquerda 61 e a meia placa direita 62 são continuamente conectadas, e então a placa transversal 60 é estendida entre os tubos descendentes 27, 27. No caso em que os tubos

descendentes 27, 27 são continuamente conectados com a placa transversal 60 como este, cada um dos tubos descendentes 27, 27 é permitido produzir muita distorção tanto quanto aquela do membro elástico 65 quando a distorção (particularmente, a distorção no sentido transversal) é produzida nos tubos descendentes 27, 27.

Como descrito acima, na motocicleta 10 de acordo com a concretização da presente invenção, os tubos descendentes esquerdo e direito 27, 27 são continuamente conectados pela placa transversal 60, e a placa transversal 60 é elasticamente conectada aos tubos descendentes 27, 27. Assim, os tubos descendentes 27, 27 são levados à distorção moderadamente, o que deste modo suprime a distorção excessiva dos tubos descendentes 27, 27 e melhora a controlabilidade e a característica de deslocamento linear do veículo por aumentar moderadamente o esforço de direção. Além do mais, os tubos descendentes esquerdo e direito 27, 27 podem ser continuamente conectados justo por conectar elasticamente as porções internas na direção da largura do veículo da meia placa esquerda 61 e meia placa direita 62 entre si que se estendem para dentro na direção da largura do veículo, respectivamente, dos tubos descendentes 27, 27. Consequentemente, o número de peças pode ser reduzido.

Além do mais, na concretização da presente invenção, um furo de ajuste 63 é formado na meia placa esquerda 61, o membro elástico 65 é ajustado no furo de ajuste 63, o membro elástico 65 possui o furo transpassante 64, o colar tubular 68 é inserido no furo transpassante 64, e a placa transversal 60 é elasticamente conectada aos tubos descendentes 27, 27 de tal modo que a meia placa esquerda 61 é fixada na meia placa direita 62 via o furo de ajuste 63, o furo transpassante 64 ou o membro elástico 65 e o parafuso 69 penetrando no colar 68. De acordo com tal configuração, o membro elástico 65 pode ser provido na meia placa esquerda 61 previamente, que deste modo pode melhorar a montagem.

Em seguida, com referência às figuras 7 e 8, os exemplos modificados da concretização acima descrita serão descritos. Os mesmos componentes que acima descrita concretização serão mostrados usando os

mesmos números de referência. Neste exemplo modificado, como mostrado na figura 7, os estais esquerdo e direito 80, 81 são soldados nos tubos descendentes esquerdo e direito 27, 27. As porções da extremidade do estai esquerdo 80 e estai direito 81 são espaçados um do outro na direção da largura do veículo, entre o que a placa transversal 82 estendendo-se na direção da largura do veículo é estendida.

O estai esquerdo 80 e a porção da extremidade esquerda da placa transversal 82 são fixados por um parafuso 83 e uma porca 84, e o estai direito 81 e a porção da extremidade direita da placa transversal 82 são elasticamente conectados.

Como mostrado na figura 8, o mesmo furo de ajuste 85 como o acima mencionado furo de ajuste 63 é formado no lado da porção da extremidade direita da placa transversal 82, e o membro elástico 65 é ajustado no furo de ajuste 85. O colar 68 é inserido no membro elástico 65, e o parafuso 69 é inserido no colar 68. Um furo transpassante 86 é formado no estai direito 81, e o parafuso 69 penetra no furo transpassante 86 e é fixado na porca 70 que topeja na superfície traseira do estai direito 81.

Mesmo em tal exemplo modificado, é possível suprimir a distorção excessiva dos tubos descendentes 27, 27 bem como melhorar a controlabilidade e a característica de deslocamento linear do veículo por aumentar moderadamente o esforço de direção. Ainda, o membro elástico 65 pode ser provido na placa transversal 82 previamente, que deste modo pode melhorar a montagem.

Tendo a concretização específica assim descrita da presente invenção, a presente invenção não está limitada à concretização preferida acima descrita. Por exemplo, na concretização acima, o furo de ajuste 63 que é formado na meia placa esquerda 61 da placa transversal 60 e o furo transpassante 66 que é formado na meia placa direita 62 são configurados de modo a ter a sua direção axial direcionada na direção frente-atrás e para fixar o parafuso 69 das direções frente-atrás. Todavia, o furo de ajuste 63 e o furo transpassante 66 podem ser verticalmente alinhados, e ser configurados de modo a fixar o parafuso 69 da direção topo – fundo.

Adicionalmente, enquanto a configuração em que o furo de ajuste 63 é formado de modo a ser parcialmente aberto para fora na meia placa esquerda 61 da placa transversal 60 seja descrita na acima descrita concretização, um furo penetrando na meia placa esquerda 61 pode ser formado ao invés.

5 Além do mais, a placa transversal 60 ou 82 que é posicionada acima do radiador 58 pode ser coberta pela grade de radiador 58A a partir da frente. Em tal configuração, uma vez que a placa transversal 60 ou 82 é escondida pela grade de radiador 58A, a aparência é ainda melhorada. Além do mais, uma vez que o membro elástico 65 é também coberto, é possível prevenir o membro elástico

10 65 de ser exposto ao dano pela chuva e pelo vento, que deste modo mantém a sua elasticidade mais longa.

Ainda, enquanto a configuração em que a placa transversal é provida nos tubos descendentes 27, 27 que têm um grande deflexão na armação de corpo seja descrita na concretização acima descrita, porém não

15 limitado a isto, a placa transversal pode ser de preferência usada para a porção de armação que pode ter uma distorção relativamente grande em um veículo do tipo de montar no selim. Tal configuração pode melhorar a controlabilidade e a característica de deslocamento linear de modo eficaz, especialmente no caso dos tubos descendentes esquerdo e direito 27, 27 que

20 têm uma grande distorção como na concretização acima descrita.

Além do mais, enquanto a configuração em que a placa transversal 82 é elasticamente conectada apenas no estai direito 81 é descrita no exemplo modificado da acima descrita concretização, a placa transversal 82 pode ser elasticamente conectada ao estai esquerdo 80 ou pode ser elasticamente conectada em ambos os estais esquerdo e direito 80, 81. Em adição,

25 enquanto a configuração em que a concretização acima descrita da presente invenção é adotada para uma motocicleta como em um exemplo, a presente invenção pode ser de preferência usada para veículos do tipo de montar no selim tal como veículos elétricos, veículos de combustível - bateria e veículos de três rodas automáticos.

30

Descrição dos Números de Referência

	10	motocicleta (veículo do tipo de montar no selim)
	12	tubo dianteiro
	27	tubo descendente (armação)
5	60, 82	placas transversais
	61	meia placa esquerda (placa transversal)
	62	meia placa direita (placa transversal)
	63, 85	furos de ajuste (furos)
	64	furo transpassante
10	65	membro elástico
	68	colar
	69	parafuso(membro de fixação)
	80	estai esquerdo (estai)
	81	estai direito (estai)

REIVINDICAÇÕES

1. Veículo do tipo de montar no selim (10) compreendendo um tubo dianteiro (12), um par de armações esquerda e direita (27, 27) estendidas para trás a partir do tubo dianteiro (12), **caracterizado pelo fato de que** uma placa transversal (60) continuamente conecta o par de armações esquerda e direita (27, 27) na direção da largura do veículo (10), e a placa transversal (60) é elasticamente as armações (27, 27).

2. Veículo do tipo de montar no selim compreendendo o tubo dianteiro (12) e o par de armações esquerda e direita (27, 27) estendidas para trás a partir do tubo dianteiro (12), **caracterizado pelo fato de que** a placa transversal (60) conecta o par de armações esquerda e direita (27, 27) na direção da largura do veículo (10), a placa transversal (60) estende-se para dentro na direção da largura do veículo (10), a partir do par de armações esquerda e direita (27, 27) respectivamente, e a placa transversal é elasticamente conectada no par de armações esquerda e direita (27, 27).

3. Veículo do tipo de montar no selim, de acordo com a reivindicação 1, **caracterizado pelo fato de que** o par de armações esquerda e direita (27, 27) é provido integralmente com um par de estais (80, 81) estendendo-se para dentro na direção da largura do veículo (10), respectivamente; a placa transversal (82) é provida entre o par de estais esquerdo e direito (80, 81); e pelo menos um do par de estais esquerdo e direito (80, 81); é elasticamente conectado à placa transversal (82).

4. Veículo do tipo de montar no selim, de acordo com a reivindicação 2, **caracterizado pelo fato de que** um furo (63) é formado em uma dentre as placas transversais (61, 62) estendendo-se para dentro na direção da largura do veículo (10), do par de armações esquerda e direita (27, 27) respectivamente; um membro elástico (65) é ajustado no furo (63); o membro plástico (65) possui um furo transpassante (64); um colar tubular (68) é inserido no furo transpassante (64); a placa transversal (60) é elasticamente conectada as ditas armações (27, 27) de tal modo que a uma placa transversal (61) é presa a outra placa transversal (62) via o furo (63), o furo transpassante (64) do membro elástico (65) e um membro de fixação (69) pene-

trando no colar (68).

5. Veículo do tipo de montar no selim, de acordo com a reivindicação 3, **caracterizado pelo fato de que** um furo (85) é formado na placa transversal (82); um membro elástico (65) é ajustado no furo (85); o membro elástico (65) tem um furo transpassante (64); um colar tubular (68) é inserido no furo transpassante (64); a placa transversal (82) é elasticamente conectada as armações (27, 27) de tal modo que a placa transversal (82) é fixada pelo menos em um do par de estais esquerdo e direito (80, 81) via furo (85), o furo transpassante (64) do membro elástico (65) e o membro de fixação (69) penetrando no colar (68).

6. Veículo do tipo de montar no selim, de acordo com qualquer uma das reivindicações 1 a 5, **caracterizado pelo fato de que** as armações (27, 27) são os tubos descendentes estendidos para baixo a partir do tubo dianteiro (12).

Fig.1

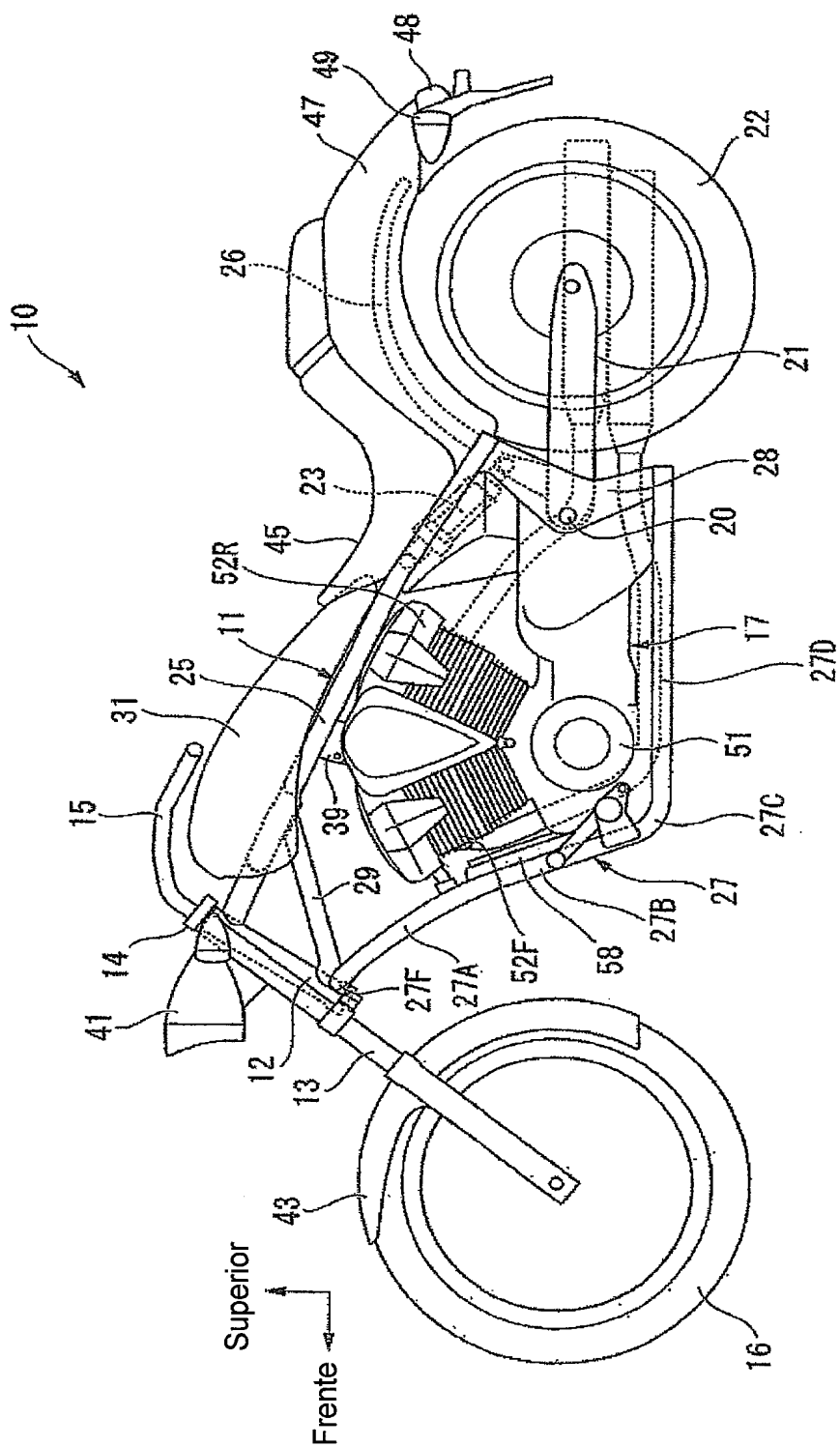


Fig.2

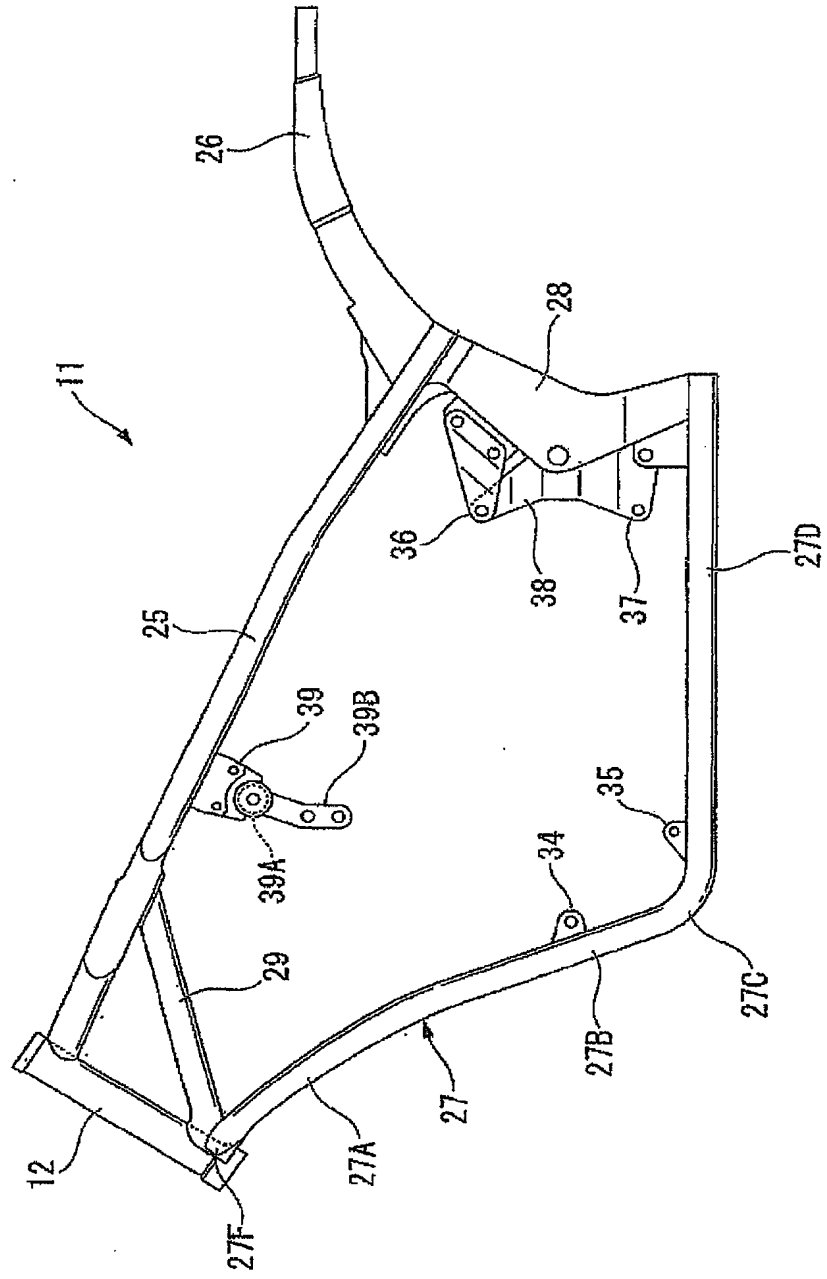


Fig.3

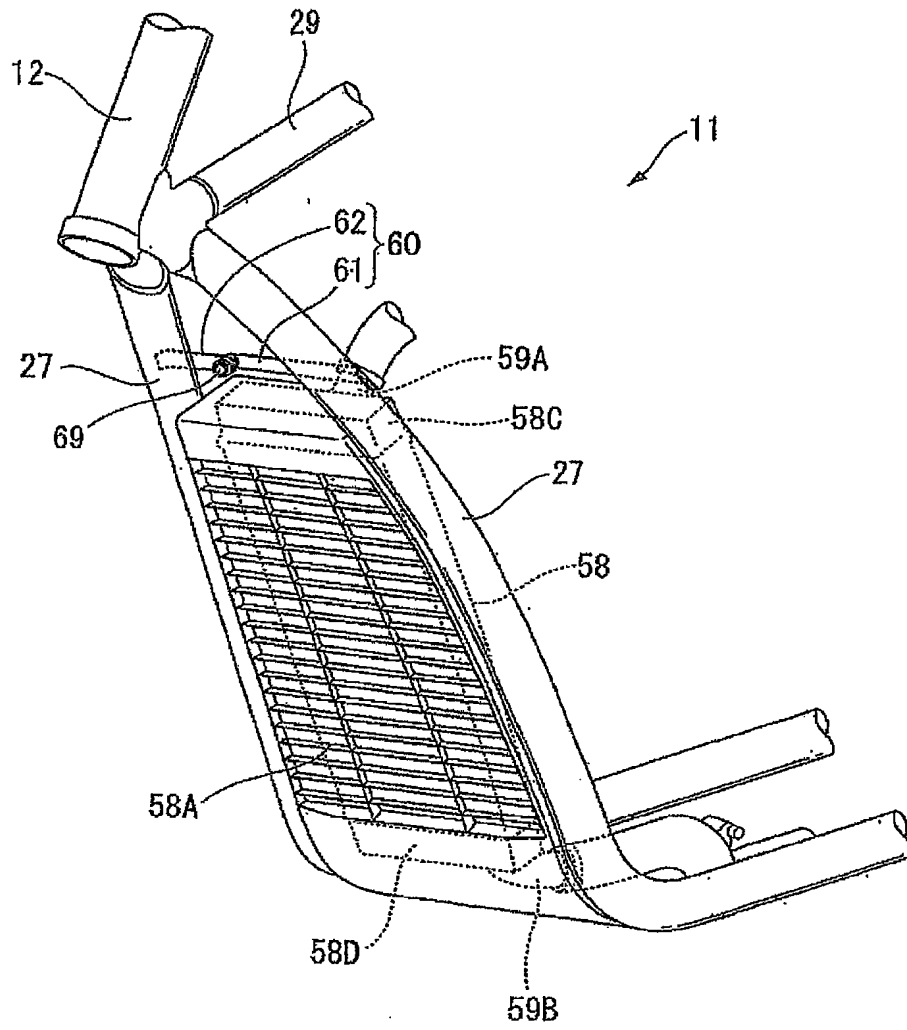


Fig.4

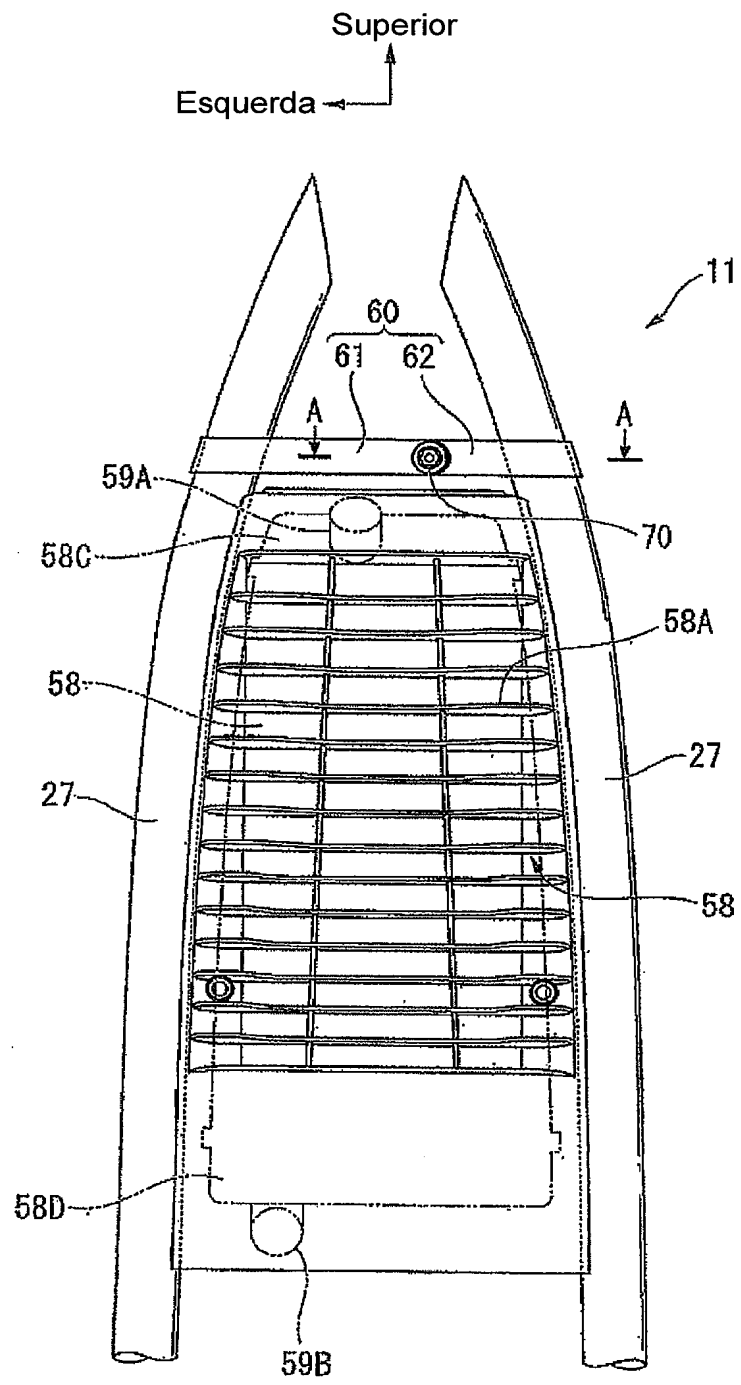


Fig.5

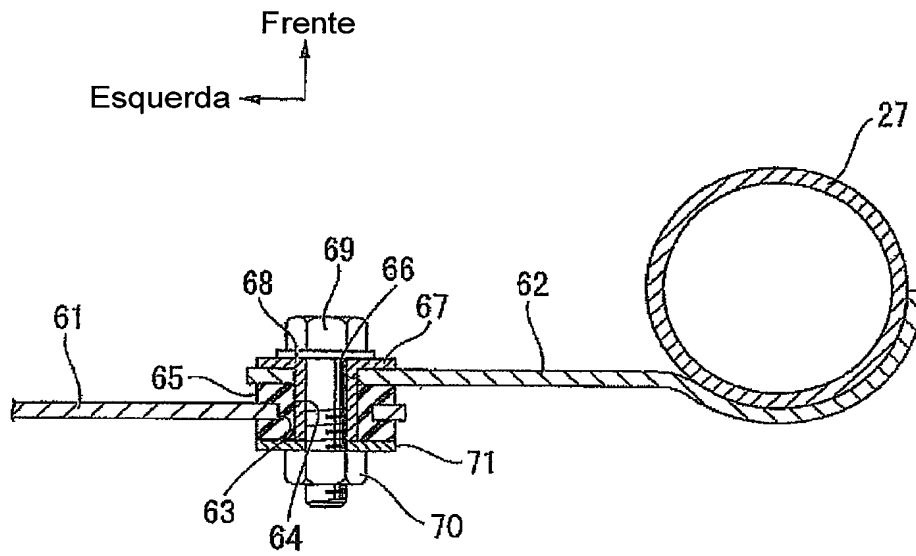


Fig.6

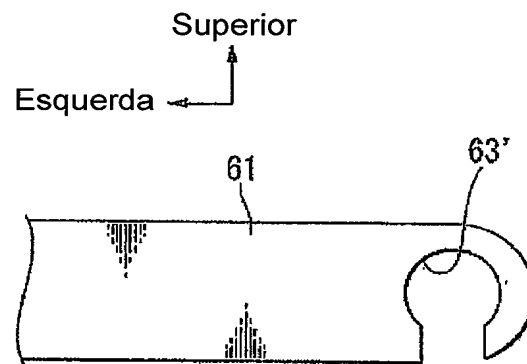


Fig.7

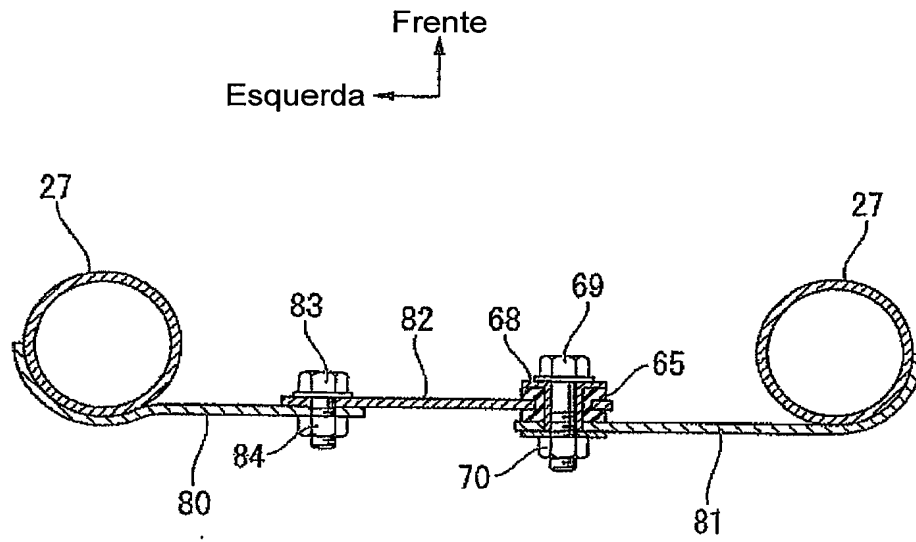
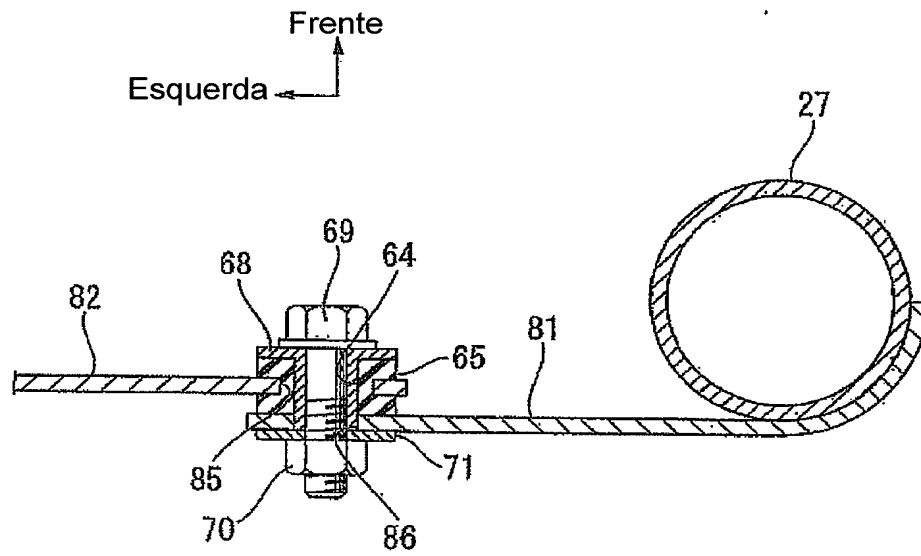


Fig.8



RESUMO

Patente de Invenção: **"VEÍCULO DO TIPO DE MONTAR NO SELIM"**.

A presente invenção refere-se a supressão da distorção de um par de armações esquerda e direita estendidas de modo a serem conectadas por um tubo dianteiro e melhorar a controlabilidade e característica de deslocamento linear do veículo (10). Em uma motocicleta (10) compreendendo um tubo dianteiro (12) e um par de tubos descendentes esquerdo e direito (27, 27) estendidos para trás a partir do tubo dianteiro (12), uma placa transversal (60) continuamente conecta o par de tubos descendentes esquerdo e direito (27, 27) na direção da largura do veículo (10) e a placa transversal (60) é elasticamente conectada aos tubos descendentes (27, 27).