

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

(21) **PI0902193-0 A2**



(22) Data de Depósito: 30/06/2009
(43) Data da Publicação: 13/04/2010
(RPI 2049)

(51) *Int.Cl.:*
B62J 17/00 (2010.01)

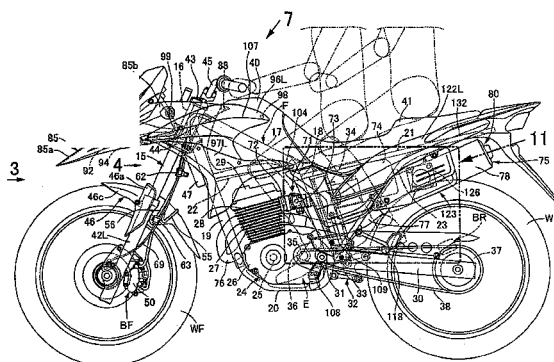
(54) Título: **MOTOCICLETA**

(30) Prioridade Unionista: 07/07/2008 JP 2008-177151

(73) Titular(es): Honda Motor Co. LTD

(72) Inventor(es): Kei Fukuyama, Takamasa Kojima

(57) **Resumo:** MOTOCICLETA. **PROBLEMA:** Para evitar que o conjunto traseiro de uma estrutura de veículo seja volumoso, para assegurar a presteza, para aperfeiçoar a qualidade da aparência e para tornar uma motocicleta adequada à prática esportiva, na qual uma caixa de alojamento, situada ao menos de um lado ou de outro em uma direção lateral da roda traseira, é fixada à retaguarda de uma armação do corpo, e um silencioso, que configura uma parte de um sistema de escapamento com o qual um motor montado na armação do corpo é fornecido, é colocado ao menos de um lado ou de outro na direção lateral da roda traseira. **SOLUÇÃO:** A presente invenção refere-se a uma montagem de silencioso 80, que inclui um silencioso 78 e uma cobertura de silencioso 79, de um lado em uma direção lateral da roda traseira WR, e uma caixa de alojamento 123, que tem o formato similar ao da montagem de silencioso 80 e que forma uma pseudomontagem de silencioso, colocada do outro lado na direção lateral da roda traseira WR, substancialmente em paralelo com a montagem de silencioso 80.





PI0902193-0

Relatório Descritivo da Patente de Invenção para "MOTOCICLETA".

Campo da Técnica

5 A presente invenção refere-se a uma motocicleta na qual uma caixa de alojamento colocada ao menos tanto no lado direito como no lado esquerdo de uma roda traseira que é fixada à parte de trás de uma armação do corpo, e um silencioso formando parte de um sistema de escapamento de um motor montado na armação do corpo é colocado ao menos tanto do lado direito como do lado esquerdo da roda traseira.

10 Antecedentes da Técnica

Em um documento de patente 1 JP-Y 1983-43508 é apresentada uma motocicleta na qual um par de caixas de alojamento direita e esquerda e um par de silenciosos direito e esquerdo são colocados em ambos os lados de uma roda traseira.

15 Descrição da Invenção

(Problema a Resolver pela Invenção)

20 Contudo, quando a disposição na qual cada caixa de alojamento é colocada em ambos os lados de uma roda traseira, como a configuração apresentada no documento de patente 1, é aplicada a uma motocicleta de modelo esportivo como, por exemplo, um veículo "off-road", o conjunto da traseira do corpo do veículo fica volumoso, e ocorre a necessidade de se corresponder à presteza exigida a uma motocicleta de modelo esportivo como, por exemplo, o veículo "off-road", como também a situação em que se exige consideração em relação à qualidade da aparência.

25 A presente invenção é feita com vista a tais situações, e um objetivo de evitar que o conjunto da traseira do corpo de um veículo fique volumoso, assegurar presteza, aperfeiçoar ao mesmo tempo a qualidade da aparência e proporcionar uma motocicleta adequada à prática esportiva.

(Meios para Resolver o Problema)

30 Para alcançar o objetivo, a presente invenção, de acordo com a reivindicação 1, é baseada em uma motocicleta na qual uma caixa de alojamento colocada ao menos tanto do lado direito como do lado esquerdo de

uma roda traseira é fixada à traseira de uma armação do corpo e um silencioso, que compõe parte de um sistema de escapamento que tem um motor montado na armação do corpo, é colocado ao menos tanto do lado direito como do lado esquerdo da roda traseira, caracterizada pelo fato de a montagem de silencioso, que inclui o silencioso e uma cobertura de silencioso que cobre o silencioso, ser disposta de um lado na direção lateral da roda traseira, e a única caixa de alojamento, de formato similar à montagem de silencioso e que constitui uma pseudomontagem de silencioso, ser colocada no outro lado na direção lateral da roda traseira, substancialmente em paralelo com a montagem de silencioso.

A presente invenção, de acordo com a reivindicação 2, tem a característica de a cobertura de silencioso ter um corte transversal substancialmente em formato de L, com a cobertura de silencioso protegendo o silencioso do lado superior e do lado externo, em adição à configuração da presente invenção de acordo com a reivindicação 1.

A presente invenção, de acordo com a reivindicação 3, tem a característica de ambos os lados da armação do corpo ser cobertos com um par de coberturas laterais direita e esquerda no lado inferior de um assento fixado à traseira da armação do corpo, com a montagem de silencioso colocada debaixo de uma cobertura de lado traseiro de ambas as coberturas laterais traseiras e prolongada em uma direção longitudinal sendo colocada de um lado na direção lateral da roda traseira, sendo a caixa de alojamento colocada debaixo da outra cobertura lateral traseira de ambas as coberturas laterais traseiras, em adição à configuração da presente invenção de acordo com a reivindicação 1 ou 2.

A presente invenção, de acordo com a reivindicação 4, tem a característica de a caixa de alojamento ser configurada como uma estrutura tipo caixa, cuja parte superior é aberta para cima e para fora, e uma tampa substancialmente moldada no mesmo formato da cobertura de silencioso com um corte transversal consideravelmente em formato de L de modo a fechar uma abertura da estrutura de caixa e cobrir a estrutura de caixa com a tampa de fixar/ destacar no sentido da largura da estrutura do veículo, com

a tampa pintada da mesma cor da cobertura de silencioso, em adição à configuração da presente invenção de acordo com qualquer uma das reivindicações 1 a 3.

5 Além disso, a presente invenção, de acordo com a reivindicação 5, tem a característica de um modulador de ABS ser alojado na caixa de alojamento para exercer o controle antitravamento de freios em adição à configuração da presente invenção, de acordo com qualquer uma das reivindicações de 1 a 4.

(Efeito da Invenção)

10 De acordo com a presente invenção, apresentada nas reivindicações de 1 a 5, como a montagem de silencioso, que inclui o silencioso e a cobertura de silencioso que cobre o silencioso, é colocada em um lado na direção lateral da roda traseira e a caixa de alojamento, que tem formato similar ao da montagem de silencioso e que constitui uma pseudomontagem
15 de silencioso, é colocada no outro lado na direção lateral da roda traseira substancialmente em paralelo com a montagem de silencioso, evita-se que a área traseira da estrutura se torne volumosa devido à caixa de alojamento, a presteza pode ser aperfeiçoada, a montagem de silencioso e a caixa de alojamento que, respectivamente, têm de modo substancial o mesmo formato,
20 são colocadas de ambos os lados da roda traseira, o efeito de retificação do vento de passagem na direção lateral da motocicleta pode ser equilibrado e, além disso, a aparência semelhante a silenciosos idênticos pode ser obtida devido à caixa de alojamento assemelhar-se à montagem de silencioso, podendo, ainda, ser fornecida uma motocicleta adequada à prática esportiva.

25 De acordo com a presente invenção, de modo particular apresentada na reivindicação 4, uma vez que a tampa que configura a caixa de alojamento junto com a estrutura de caixa cobre a estrutura de caixa com a tampa que pode ser fixada/destacada na direção da largura da estrutura do veículo, impede-se que a cobertura lateral traseira sobre a parte superior da
30 caixa de alojamento obstrua a fixação/retirada da tampa, sendo o trabalho de fixação/retirada da tampa pode ser facilitada. Além disso, uma vez que a parte superior da estrutura de caixa é aberta por cima e para fora, com a

tampa tendo substancialmente o corte transversal em L para fechar a abertura da estrutura de caixa, a abertura da estrutura de caixa aumenta quando a tampa é removida e facilita-se o trabalho de colocar/retirar um artigo alojado na caixa de alojamento. Em adição, como a tampa é pintada da mesma cor da cobertura de silencioso e moldada substancialmente no mesmo formato da cobertura de silencioso, a caixa de alojamento assemelha-se à montagem de silencioso, podendo mais facilmente ser obtida a aparência de silenciosos idênticos.

De acordo com a presente invenção, particularmente apresentada na reivindicação 5, como o modulador de ABS é alojado na caixa de alojamento, o modulador de ABS encoberto a qualidade da aparência é realçada, o modulador de ABS pode ser protegido, com o modulador de ABS colocado em um espaço morto obtém-se um grau aperfeiçoado de liberdade na distribuição de peças, em adição, o peso do lado da caixa de alojamento fica próximo ao peso do lado da montagem de silencioso, o que pode aperfeiçoar o equilíbrio lateral de peso.

(Modalidade Preferida para Realizar a Invenção)

Descreve-se a seguir a única modalidade da presente invenção ilustrada nos desenhos anexados.

As Figuras 1 a 13 mostram a única modalidade da presente invenção. A Figura 1 é uma vista do lado esquerdo mostrando uma motocicleta, a Figura 2 é uma vista do lado direito mostrando a motocicleta, a Figura 3 é uma vista frontal tomada de uma direção mostrada pela seta 3 na Figura 1, a Figura 4 é uma vista ampliada tomada de uma direção mostrada pela seta 4 na Figura 1, a Figura 5 é uma vista de corte transversal ao longo da linha 5-5 na Figura 4, a Figura 6 é uma vista obtida de uma direção mostrada pela seta 6 na Figura 5, a Figura 7 é uma vista obtida de uma direção mostrada pela seta 7 na Figura 1, a Figura 8 é uma vista lateral mostrando uma carenagem de lado frontal e uma placa de recobrimento, a Figura 9 é uma vista de corte transversal tomada ao longo da linha 9-9 na Figura 8, a Figura 10 é uma vista ampliada mostrando uma parte apresentada pela seta 10 na Figura 2, a Figura 11 é uma vista ampliada mostrando uma parte apresentada

pela seta 11 na Figura 1, a Figura 12 é uma vista lateral mostrando a vizinhança de uma caixa de alojamento em uma situação em que a tampa está removida, e a Figura 13 é uma vista de corte transversal observada ao longo da linha 13-13 na Figura 11.

5 Inicialmente, como mostrado nas Figuras 1 e 2, uma armação do corpo F da motocicleta "off-road" tem um tubo dianteiro 16 que sustenta de forma direcionável garfos dianteiros 15 que suportam uma roda dianteira WF por intermédio de um eixo de roda em sua extremidade inferior, um tubo principal 17 que se estende para trás e para baixo do tubo dianteiro 16, um
10 par de tubos equidistantes direito e esquerdo 18 prolongando-se para baixo a partir da extremidade traseira do tubo principal 17, um tubo descendente 19 inclinado em um ângulo mais agudo que o tubo principal 17 e estendido para trás e para baixo do tubo dianteiro 16, um par de tubos inferiores direito e esquerdo 20 unindo a extremidade traseira do tubo descendente 19 e cada
15 tubo equidistante 18, um par de longarinas de assento esquerdo e direito 21 prolongadas para trás e para cima desde uma parte superior de cada tubo equidistante 18, um tubo de reforço 22 unindo o tubo principal 17 e uma parte intermediária do tubo descendente 19 e prolongado para trás e para cima, e um par de suportes traseiros direito e esquerdo 23 que unem cada parte
20 inferior de ambos os tubos equidistantes 18 e cada parte intermediária de ambos as longarinas de assento 21 e prolongados para trás e para cima. São integrados cada tubo equidistante 18 e cada tubo inferior 20.

Uma estrutura 24 de um motor E que é de ar refrigerado de 4 ciclos, cilindro único, é montada dentro da armação do corpo F com o motor
25 envolvido pela parte traseira do tubo principal 17, ambos os tubos equidistantes 18, uma parte inferior do tubo descendente 19 e ambos os tubos inferiores 20. A estrutura do motor 24 é disposta com um cárter 26 que suporta de modo rotatório um eixo de manivela 25 tendo o eixo geométrico no sentido da largura da estrutura do veículo, um bloco de cilindro 27 conectado a
30 uma parte superior no lado da frente do cárter 26 e levantado para cima, uma cabeça de cilindro 28 conectada à extremidade superior do bloco de cilindro 27 e uma tampa de cabeça 29 conectada à extremidade superior da

cabeça de cilindro 28.

Uma parte de suporte 31, que sustenta verticalmente e de forma oscilante de uma extremidade frontal de um braço oscilante 30 é proporcionada a uma parte inferior do tubo equidistante 18, e uma roda traseira WR é sustentada pela parte de trás do braço oscilante 30 por intermédio de um eixo de roda. Um mecanismo articulado 32 é colocado entre a parte inferior do tubo equidistante 18 e a frente do braço oscilante 30 e uma unidade amortecedora de vibração traseira 34 é disposta entre uma peça articulada 33, que forma uma parte do mecanismo articulado 32, e a extremidade traseira do tubo principal 17.

No cárter 26 aloja-se uma transmissão de engrenagens (não-mostrada), que transfere a força causada pela rotação do eixo de manivela 25 é alojada, e um eixo de saída 35 da transmissão de engrenagens projeta-se para o lado da parede esquerda do cárter 26. Uma corrente circular 38 enrola-se sobre uma roda dentada impulsionadora 36 fixada a uma extremidade do eixo de saída 35 que se projeta do cárter 26 e sobre uma roda dentada impulsionada 37 proporcionada de modo coaxial à roda traseira WR, e a potência da transmissão de engrenagens transmitida à lateral da roda traseira WR através da corrente 38.

Um tanque de combustível 40 é montado no tubo principal 17 na parte superior da estrutura de motor 24, com o tanque de combustível sobre o tubo principal 17, um assento em tandem 41 é colocado atrás do tanque de combustível 40, e o assento 41 sustentado por ambas as longarinas de assento 21.

Como mostrado nas Figuras 3 e 4, o garfo frontal 15 é formado por um par de unidades amortecedoras de vibrações esquerda e direita 42L, 42R montadas de modo telescópico, colocadas de ambos os lados da roda dianteira e prolongadas verticalmente, uma ponte superior 43 (ver Figuras 1 e 2) que une as extremidades superiores de ambas as unidades amortecedoras de vibrações 42L, 42R, e uma ponte inferior 44 que une as partes superiores de ambas as unidades amortecedoras de vibrações 42L, 42R abaixo da ponte superior 43. A roda dianteira WF é sustentada entre as extremida-

des inferiores de ambas as unidades amortecedoras de vibrações 42L, 42R por um eixo de roda e o centro em uma direção lateral de um guidão de direção 45 é fixado à ponte superior 43.

Um para-lama inferior 46 cobrindo a roda dianteira WF na parte superior é colocado entre ambas as unidades amortecedoras de vibrações 42L, 42R debaixo da ponte inferior 44, um par de partes de suportes esquerdo e direito 46a, 46b fixadas a ambas as unidades amortecedoras de vibrações 42L, 42R, e uma cobertura 46c colocada entre as partes de suporte 46a, 46b para cobrir a roda dianteira WF na parte superior são integrados para formar o para-lama inferior 46.

Um radiador de óleo 47 é disposto na frente da estrutura de motor 24 e do lado direito do tubo descendente 19, com o radiador de óleo fixado ao tubo descendente 19 e uma buzina 48 colocada no lado oposto ao do radiador de óleo 47 com o tubo descendente 19 no centro é sustentada por um apoio de suporte 49 preso ao tubo descendente 19.

Um calibrador 50 de um disco de freio BF para uma roda dianteira instalada no lado esquerdo da roda dianteira WF é fixada a uma parte inferior da unidade amortecedora de vibrações esquerda 42L de ambas as unidades amortecedoras de vibrações 42L, 42R do garfo dianteiro 15. O disco de freio BF para a roda dianteira está em uma situação normal de frenagem, na qual a força de frenagem é exercida de acordo com a operação de uma alavanca de freio 51 de modo basculante no lado direito do guidão de direção 45 sendo girada para uma situação de freio de travamento na qual os freios são aplicados no travamento com um disco de freio BR para uma roda traseira instalado na roda traseira WR quando se aperta um pedal de freio 52 sustentado de forma basculante pelo tubo direito inferior 20 da armação do corpo F é girada.

Isto é, uma mangueira de freio 55 para uma frenagem normal conduz pressão hidráulica de um cilindro mestre 53 fixado ao guidão de direção 45 de modo a exercer pressão hidráulica de frenagem de acordo com o acionamento da alavanca de freio 51, e uma mangueira de freio 56 para um freio de travamento, que conduz pressão hidráulica de um cilindro mestre

54 (ver Figura 10) fixado à parte inferior do tubo equidistante direito 18 da armação do corpo F de modo a exercer pressão hidráulica de frenagem de acordo com o acionamento do pedal de freio 52 são conectadas ao calibrador 50 do disco de freio BF para a roda dianteira.

5 Como também mostrado nas Figuras 5 e 6, um apoio 57 é fixado à parte de baixo da ponte inferior 44 no garfo dianteiro 15. Uma placa de montagem 57a presa à parte de baixo da ponte inferior 44 por um par de parafusos 58 e um par de placas esquerda e direita de suporte 57b, 57c integradas a ambas as extremidades da placa de montagem 57a e prolongadas para baixo são integradas para formar o apoio 57 e ambas as placas de
10 suporte 57b, 57c são inclinadas de modo que um intervalo entre elas ampliasse para baixo. Isto é, o apoio 57 é moldado no formato de um trapezóide mais largo para baixo de modo a evitar interferência com a cobertura 46c e encaixar a cobertura 46c quando as unidades amortecedoras de vibrações
15 42L, 42R do garfo dianteiro 15 são reduzidas ao máximo e a cobertura 46c do para-lama inferior 46 é levada à menor distância da ponte inferior 44, como mostrado por uma linha de traço e ponto na Figura 5. Adicionalmente, os segundo e quinto elementos de retenção 62, 65 são fixados às extremidades inferiores das placas de suporte 57b, 57c do apoio 57; contudo, os segundo
20 e quinto elementos de retenção 62, 65 nunca são tocados pela cobertura 46c ou nunca interferem com a cobertura embora sejam sobrepostos pela cobertura 46c do para-lama inferior 46 em uma visão lateral quando a cobertura 46c do para-lama 46 é posicionada o mais próximo possível da ponte inferior 44.

25 Um primeiro elemento de retenção 61 é fixado a uma face superior na extremidade esquerda da placa de montagem 57a do apoio 57, o segundo elemento de retenção 62 é fixado à extremidade inferior da placa de suporte esquerda 57b de ambas as placas de suporte 57b, 57c do apoio 57, com o segundo elemento de retenção localizado abaixo do primeiro elemento
30 de retenção 61, e um terceiro elemento de retenção 63 (ver Figura 1) localizado abaixo do segundo elemento de retenção 62 é fixado ao lado esquerdo do para-lama inferior 46. A mangueira de freio 56 para o freio de trava-

mento prolonga-se verticalmente por trás da unidade amortecedora de vibrações esquerda 42L, com a mangueira de freio inserida e presa dentro do/pelo primeiro ao terceiro elemento de retenção 61, 62, 63 e uma extremidade inferior da mangueira de freio 56 para o freio de travamento é conectada ao calibrador 50 colocado no lado esquerdo da roda dianteira WF.

Um quarto elemento de retenção 64 é fixado a uma face superior na extremidade direita da placa de montagem 57a do apoio 57, o quinto elemento de retenção 65 é fixado à extremidade inferior da placa de suporte direita 57c de ambas as placas de suporte 57b, 57c do apoio 57, com o quinto elemento de retenção 65 localizado abaixo do quarto elemento de retenção 64, e um sexto elemento de retenção 66 (ver Figura 2) localizado abaixo do quinto elemento de retenção 65 é fixado ao lado direito do para-lama inferior 46. A mangueira de freio 55 para o freio normal estende-se verticalmente por trás da unidade amortecedora de vibrações direita 42R, com a mangueira de freio inserida e presa dentro do/pelo quarto até o sexto componente 64, 65, 66.

Um elemento de retenção de curva 67 é fixado à unidade amortecedora direita 42R abaixo do sexto elemento de retenção 66 e uma parte curva dobrada para cima abaixo do sexto elemento de fixação 66 da mangueira de freio 55 para o freio normal é presa pelo elemento de retenção de curva 67. Em adição, a mangueira de freio 55 para o freio normal prolongada para cima do elemento de retenção de curva 67 é encaixada dentro de uma parte côncava de encaixe 68 (ver Figuras 2 e 5) colocada em uma parte superior do para-lama inferior 46 por trás do garfo dianteiro 15, é estendida no lado direito da roda dianteira WF e conectada ao calibrador 50.

Um sensor de velocidade de revolução para ABS (não-mostrado), que detecta a velocidade de revolução da roda dianteira WF é fixado ao lado esquerdo da roda dianteira WF para realizar o controle anti-travamento de freio e um cabo 69 conectado ao sensor de velocidade de revolução para ABS, é inserido e preso dentro do/pelo primeiro até o terceiro elemento de retenção 61, 62, 63 junto com a mangueira de freio 56 para o freio de travamento.

Além disso, um sensor de velocidade de roda (não-mostrado) é fixado ao lado direito da roda dianteira WF e um cabo 70 conectado ao sensor de velocidade de roda, é inserido e preso dentro do/pelo quarto até o sexto elemento de retenção 64, 65, 66 junto com a mangueira de freio 55 para o freio normal.

Um sistema de admissão 71 é conectado a uma parede do lado traseiro da cabeça de cilindro 28 na estrutura de motor 24, e é fornecido com um carburador 73, cuja extremidade inferior é conectada à cabeça de cilindro 28 através de um tubo de admissão 72, e um filtro de ar 74, disposto na parte de trás do carburador 73 e conectado a uma extremidade superior do carburador 73.

Um sistema de escapamento 75 é conectado a uma parede do lado frontal da cabeça de cilindro 28, e é proporcionado com um primeiro cano de escapamento 76 cuja extremidade superior é conectada à cabeça de cilindro 28, um segundo cano de escapamento 77 cuja extremidade superior é conectada a uma extremidade inferior do primeiro cano de escapamento 76 e um silencioso 78 conectado a uma extremidade inferior do segundo cano de escapamento 77.

O primeiro cano de escapamento 76 é curvo, com o primeiro cano de escapamento prolongado para trás no lado direito do bloco de cilindro 27 da parede do lado de frente da cabeça de cilindro 28, o segundo cano de escapamento 77 é prolongado para trás através da parte interna do tubo equidistante direito 18 da armação do corpo F e da parte interna do apoio direito traseiro 23, e a extremidade inferior do segundo cano de escapamento 77 é conectada ao silencioso 78 prolongado para trás e para cima na parte superior direita da roda traseira WR. Uma cobertura de silencioso 79, cujo corte transversal é moldado substancialmente em forma de L, é fixada ao silencioso 78 para cobrir o silencioso 78 pela parte superior e externa, com o silencioso 78 e a cobertura de silencioso 79 configurando juntos uma montagem de silencioso 80, sendo a montagem de silencioso colocada no lado direito da roda traseira WR.

Como mostrado na Figura 2, uma parte conectada dos primeiro

e segundo canos de escapamento 76, 77 é coberta com um protetor 81 pelo lado, sendo o protetor 81 fixado aos primeiro e segundo canos de escapamento 76, 77. Adicionalmente, o protetor 81 é integrado a uma parte prolongada para trás 81a (ver Figura 2), estendida até a proximidade do tubo equidistante 18 da armação do corpo F e um cabo de embreagem 82 estendido verticalmente e disposto do lado direito da traseira da estrutura de motor 24 é coberto com a parte estendida para trás 81a pela parte de fora.

O para-lama inferior 46 fixado ao garfo dianteiro 15 é coberto por um para-lama superior 85 desde a parte de cima e ao menos uma parte do tanque de combustível 40 montado no tubo principal 17 da armação do corpo F na parte de trás do tubo dianteiro 16, e um par de carenagens de lado frontal esquerda e direita 96L, 96R cobrindo a frente do tanque de combustível 40 desde as laterais, que nesta modalidade se estendem desde as partes traseiras em ambos os lados do para-lama superior 85.

Como mostrado também na Figura 7, o para-lama superior 85 é formado em forma de bico em vista lateral, o para-lama superior se estende à frente do para-lama inferior 46 e acima do para-lama inferior 46, a frente de para-lama 85a é colocada na frente do tubo dianteiro 16 e um par das partes traseiras esquerda e direita do para-lama 85b, 85c é integrado, partes essas que se prolongam para trás desde as partes traseiras em ambos os lados da frente do para-lama 85a, as frentes de ambas as partes traseiras de para-lama 85b, 85c moldadas para cobrir a frente do tanque de combustível do lado são fixadas a um suporte 87 preso à frente do tubo dianteiro 16, e as extremidades traseiras de ambas as partes traseiras de para-lama 85b, 85c são fixadas aos elementos de suporte 88 presos a ambos os lados da frente do tanque de combustível 40.

Uma parte superior no lado traseiro da frente de para-lama 85a do para-lama superior 85 abre-se para trás substancialmente em formato de U e uma parte inferior de um envólucro de farol dianteiro 90 que cobre um farol dianteiro 89 é inserido dentro de uma parte aberta da frente de para-lama 85a do lado superior. Isto é, a parte inferior do invólucro do farol dianteiro 90 e a parte superior da frente de para-lama 85a do para-lama superior

85 são dispostas com a parte inferior e a parte superior sobrepostas quando vistas lateralmente. Em adição, o envólucro de farol dianteiro 90 é sustentado pelo apoio 87 fixado à frente do tubo dianteiro 16.

Um painel de instrumentos 86 é colocado na parte traseira do envólucro de farol dianteiro 90, com o painel de instrumentos coberto com o
5 envólucro de farol dianteiro projetando-se para cima de uma parte superior do para-lama superior 85 do lado frontal, com o painel de instrumentos 86 sustentado pelo apoio 87. Ao mesmo tempo, cada projeção 85d, 85e que se projeta para dentro integra-se a cada parte intermediária das partes posteriores de para-lama 85b, 85c do para-lama superior 85 e cada projeção 85d,
10 85e é colocada no mesmo nível de cada parte inferior em ambos os lados do painel de instrumentos 86. Cada parte côncava 91 prolongada para trás e para cima é moldada de ambos os lados do envólucro de farol dianteiro 90.

Uma parte côncava 93, fabricada aberta para cima de modo a
15 tocar a parte inferior do envólucro do farol dianteiro 90 usando uma placa inferior 92 estendendo-se como uma peça da frente de para-lama 85a como uma extremidade fechada inferior, conforme mostrado nas Figuras 5 e 6, é moldada na frente de para-lama 85a do para-lama superior 85 de modo a alojar a parte inferior do envólucro de farol dianteiro 90, com um protetor de
20 lama 94 estendido para frente em direção à placa inferior 92 fixado à ponte inferior 44 do garfo dianteiro 15 por mais de um parafuso 95. Adicionalmente, uma parede em arco arredondado traseira 92a prolongada para trás e para baixo no formato de um arco arredondado com o eixo geométrico do tubo dianteiro 16 no centro integra-se a uma borda traseira da placa inferior
25 92, e uma parede de arco arredondado frontal 94a prolongada para frente e para cima oposta à parede de arco arredondado traseira 92a pelo lado traseiro e moldada na forma de um arco arredondado com o eixo geométrico do tubo dianteiro 16 no centro integra-se à frente do protetor de lama 94.

Lama e outros materiais salpicados para cima dentro do para-
30 lama superior 85 pela roda dianteira WF quando a motocicleta está se movimentando são impedidos de se espalhar na parte traseira do tubo dianteiro 16 através do para-lama superior 85 para cima pela placa inferior 92 e o pro-

tetor de lama 94. Como a parede de arco arredondado traseira 92a na borda traseira da placa inferior 92 e a parede de arco arredondado frontal 94a moldada na frente do protetor de lama 94 oposto à parede de arco arredondado traseira 92a do lado traseiro são em forma de um arco arredondado com o eixo geométrico do tubo dianteiro 16 no centro, mantém-se de modo fixo um intervalo entre a parede de arco arredondado traseira 92a e a parede de arco arredondado frontal 94a também através da ação de direção do guidão de direção 45.

O par de carenagens de lado frontal esquerda e direita 96L, 96R fixa-se de modo destacável ao para-lama superior 85, com uma parte de cada carenagem de lado frontal sobreposta a uma parte inferior no lado traseiro de cada traseira de para-lama 85b, 85c do para-lama superior 85, e as placas de recobrimento 97L, 97R que cobrem o radiador de óleo 47 presas ao tubo descendente 19 que se situam na frente da armação do corpo F do lado são acopladas a ambas as carenagens de lado frontal 96L, 96R.

Uma parte superior de cada carenagem de lado frontal 96L, 96R coloca-se abaixo do lado traseiro de cada traseira de para-lama 85b, 85c do para-lama superior 85 com a parte superior sobreposta do lado externo, a traseira de cada carenagem de lado frontal 96L, 96R é fixada a cada apoio 98 preso ao lado do tanque de combustível 40, e a frente de cada carenagem de lado frontal 96L, 96R é presa ao apoio 87 fixado ao tubo dianteiro 16. Cada lanterna de sinalização de direção 99 projetada lateralmente da frente de cada carenagem de lado frontal 96L, 96R é presa ao apoio 87 fixado ao tubo dianteiro 16.

Como mostrado na Figura 8, a carenagem de lado frontal direita 96R é configurada através da integração de uma parte prolongada superior 145 estendida para trás a partir de uma parte intermediária em uma direção longitudinal do para-lama superior 85 em direção à parte de cima do joelho de um condutor no assento 41 e uma parte prolongada inferior 146 estendida na parte traseira do radiador de óleo 47 em uma vista lateral desde a parte intermediária na direção longitudinal do para-lama superior 85 e que forma uma parte côncava substancialmente em formato de V 147 aberta para trás

entre a traseira da parte prolongada superior 145 e a parte prolongada inferior.

A carenagem de lado frontal direita 96R e a placa de recobrimento direita 97R são unidas a uma parte superior da placa de recobrimento 97R sobreposta a uma parte inferior da carenagem de lado frontal 96R pelo lado externo, sendo a parte superior da placa de recobrimento 97R acoplada à parte inferior da carenagem de lado frontal 96R tocando a superfície da parte inferior da carenagem de lado frontal 96R em extremidades de várias, por exemplo, três, saliências 100 integradas à superfície da parte superior da placa de recobrimento 97R e projetando-se no lado da carenagem de lado frontal 96R como mostrado na Figura 9 com parafusos 101 aparafusados dentro da parte inferior da carenagem de lado frontal 96R do lado da parte de trás de cada saliência.

Em adição, um sulco de retificação 105 que se prolonga na direção longitudinal e aberto para baixo é formado entre a parte inferior do lado traseiro da carenagem de lado frontal 96R e a parte superior da placa de recobrimento 97R, e um recorte 103, que forma uma passagem de escapeamento dirigida verticalmente ao longo do sulco de retificação 105 entre a parte superior da placa de recobrimento 97R e a parte inferior da carenagem de lado frontal 96R, é proporcionado à parte superior da placa de recobrimento 97R.

A parte traseira da placa de recobrimento 97R é fixada a um apoio 104 (ver Figura 2) preso ao lado da parte traseira do tanque de combustível 40, sendo uma parte inferior da placa de recobrimento 97R fixada ao radiador de óleo 47.

A carenagem de lado frontal esquerda 96L e a placa de recobrimento esquerda 97L são configuradas da mesma forma que a carenagem do lado frontal direita 96R e a placa de recobrimento direita 97R. Contudo, uma parte inferior da placa de recobrimento esquerda 97L é presa ao apoio de suporte 49 fixado ao tubo descendente 19 com a buzina 48 sustentada.

Cada parte saliente 107 que forma cada parte da linha de elevação 107a prolongando-se linearmente em direção a uma borda inferior do

para-lama superior 85 em uma visão lateral e cujo corte transversal é substancialmente em forma de V é proporcionada à carenagem de lado frontal direita 96R e à carenagem de lado frontal esquerda 96L, com a parte saliente destacando-se para fora no sentido da largura da estrutura do veículo.

- 5 Como para cada parte saliente 107, uma parte superior inclinada 107b inclinada de modo a se posicionar na parte superior em direção à parte interna no sentido da largura da estrutura do veículo e prolongada para uma parte superior do lado frontal do tanque de combustível 40 e uma parte inclinada inferior 107c, inclinada para se posicionar no lado inferior para a parte inter-
- 10 na no sentido da largura da estrutura do veículo e prolongada para uma parte inferior no lado frontal do tanque de combustível 40, são formadas no lado superior e no lado inferior da parte de linha de elevação 107a, e proporcionadas, respectivamente, às carenagens de lado frontal 96L, 96R. Em adição, uma linha de curva 107d curvada com a linha de curva projetada para fora
- 15 no sentido da largura da estrutura do veículo e prolongada na direção longitudinal é formada em uma parte intermediária da parte inclinada inferior 107c no limite da parte superior prolongada 145 e da parte inferior prolongada 146, e uma parte mais baixa que a linha de curva 107d na parte inclinada inferior 107c é inclinada abruptamente para dentro no sentido da largura da
- 20 estrutura do veículo, quando comparada a uma parte mais alta que a linha de curva 107d.

- Como mostrado na Figura 10, um degrau 108 é colocado na traseira de cada tubo inferior 20 para permitir ao/à condutor(a) sentado(a) no assento 41 colocar o pé pelo lado de fora, uma parte em que cada tubo e-
- 25 quidistante 18 e cada apoio traseiro 23 são unidos é coberta com cada proteção de calcanhar 109 oposta ao calcanhar do pé colocado em cada degrau 108 pelo lado interno. Cada proteção de calcanhar é fixada a cada tubo de acoplamento 110 unindo as partes inferiores de cada tubo equidistante 18 e cada apoio traseiro 23 por cada parafuso 111 e é fixada a cada apoio 112
 - 30 colocado em uma face traseira da parte inferior de cada apoio traseiro 23 por cada parafuso 113.

Uma parte intermediária do pedal de freio 52 fornecida com uma

parte de pedal 52a em uma extremidade é sustentada de modo giratório por uma placa de suporte 114 fixada a uma face traseira da extremidade inferior do tubo equidistante direito 18 abaixo do apoio 112, e a outra extremidade do pedal de freio 52 acopla-se a uma haste de êmbolo 54a do cilindro mestre 54 preso ao apoio 112 por um par de parafusos 115. Uma mola de chamada 116 é colocada entre uma extremidade traseira do tubo inferior 20 e o pedal de freio 52.

Além disso, cada degrau da garupa 118 é fixado ao apoio 112 e a um apoio 117 proporcionado à face traseira de cada apoio traseiro 23 acima do apoio 112 por parafusos 119, 120. A proteção de calcanhar 109 cobre o apoio 112 que suporta o cilindro mestre 54 e também cobre um cabo 121, uma extremidade do qual se acopla ao pedal de freio 52 para se conectar a uma chave de freio não-mostrada e que se estende para trás e para cima ao longo de cada apoio traseiro 23.

Ambos os lados das longarinas de assento 21 e os apoios traseiros 23 da armação do corpo F abaixo do assento 41 são cobertos, respectivamente, por um par de coberturas laterais traseiras esquerda e direita 122L, 122R. Em um lado na direção lateral da roda traseira WR, do lado direito nesta modalidade, são dispostas a montagem de silencioso 80, que inclui o silencioso 78 e que se coloca no lado inferior da cobertura lateral traseira direita 122R de ambas as coberturas laterais traseiras 122L, 122R, uma borda superior da qual se situa ao longo de uma borda inferior da cobertura lateral traseira direita 122R e que se estende na direção longitudinal com o silencioso inclinado para trás e para cima e a cobertura de silencioso 79 cobrindo o silencioso 78 por cima e por fora com um corte transversal substancialmente em forma de L. Ao mesmo tempo, do outro lado na direção lateral da roda traseira WR, do lado esquerdo da roda traseira WR nesta modalidade, como mostrado nas Figuras 1 e 11, uma única caixa de alojamento 123, com o formato similar à montagem de silencioso 80 e que constitui uma pseudomontagem de silencioso 80, estende-se na direção longitudinal no lado inferior da cobertura lateral traseira esquerda 122L de ambas as coberturas laterais traseiras 122L, 122R substancialmente em paralelo com

a montagem de silencioso 80.

Como também mostrado nas Figuras 12 e 13, a caixa de alojamento 123 é configurada por uma estrutura 124 da caixa e uma tampa 125 que fecha uma abertura da estrutura de caixa 124, com o lado superior da
5 estrutura de caixa 124 abrindo-se para cima e para fora e a caixa de alojamento sustentada pelo apoio traseiro esquerdo 23 da armação do corpo F e uma proteção 127 fixada ao apoio traseiro 23. A tampa 125 tem a mesma cor da cobertura de silencioso 79, sendo moldada substancialmente no mesmo formato da cobertura de silencioso 79.

10 A proteção 127 é formada pela conexão das primeira e segunda estruturas 128, 129 configuradas por um tubo metálico curvo, uma primeira placa de montagem 153 fixada a um apoio 150 colocado na extremidade traseira do apoio traseiro esquerdo 23 por parafusos 151, 152 sendo proporcionada em uma extremidade da primeira estrutura 128, e na outra extremi-
15 dade da primeira estrutura 128 é colocada uma segunda placa de montagem 157 fixada a um apoio 154 posto em uma parte intermediária do apoio traseiro 23 por parafusos 155, 156 nos lados superiores de posições montadas dos degraus do passageiro 118.

A primeira estrutura 128 é configurada por uma parte de estrutura
20 ra 128a em uma extremidade interna da qual é colocada a primeira placa de montagem 153 e que se estende para fora em uma posição levemente mais baixa em relação à primeira placa de montagem 53, uma parte de estrutura intermediária 128b prolongada para baixo de uma extremidade externa da parte de estrutura superior 128a e uma parte de estrutura inferior 128c que
25 se estende para frente a partir de uma extremidade inferior da parte de estrutura intermediária 128b e em uma sua extremidade frontal é colocada a segunda placa de montagem 157. Uma parte em frente a uma parte intermediária da parte de estrutura inferior 128c é inclinada para dentro no sentido da largura da estrutura do veículo voltado para frente.

30 A segunda estrutura 129 é substancialmente curvada em formato de L e ambas as extremidades da segunda estrutura 129 conectam-se a uma parte superior da parte de estrutura intermediária 128b na primeira es-

trutura 128 e à parte intermediária da parte de estrutura inferior 128c na primeira estrutura 128 por soldagem ou outros meios.

Uma placa de suporte 158 oposta a uma parede lateral da traseira da estrutura de caixa 124 do lado frontal é proporcionada à parte da estrutura superior 128a na proteção 127 e um parafuso 160, que penetra a parede lateral da traseira da estrutura de caixa 124 e a placa de suporte 158 pelo lado externo da estrutura de caixa 124, é aparafusado a uma porca de solda 159 fixada à placa de suporte 158. Uma placa de suporte 161 oposta a uma parede inferior da frente da estrutura de caixa 124 pela parte superior é colocada na frente da parte de estrutura inferior 128c na proteção 127 e um parafuso 163, que penetra uma parede inferior da frente da estrutura de caixa 124 e a placa de suporte 161 pelo lado de baixo da estrutura de caixa 124, é aparafusado a uma porca de solda 162 fixada à placa de suporte 161. Além disso, é proporcionado um apoio 164 oposto a uma parte superior da estrutura de caixa 124 do lado da armação do corpo F ao apoio traseiro esquerdo 23 na frente do apoio 150 e um parafuso 166, que penetra o corpo de caixa 124 e o apoio 164 pelo lado de dentro da estrutura de caixa 124, é aparafusado a uma porca de solda 165 fixada ao apoio 164.

Em outras palavras, a estrutura de caixa 124 é sustentada pela proteção 127 fixada ao apoio traseiro esquerdo 23 da armação do corpo F, com a proteção alojada na estrutura de caixa 124 e no apoio traseiro esquerdo 23.

Um corte transversal da tampa 125 é formado substancialmente em L para fechar a abertura da estrutura de caixa 124, sendo a tampa fixada de modo destacável ao apoio traseiro esquerdo 23 e à proteção 127, o que faz com que a tampa possa ser fixada/retirada no sentido da largura da estrutura do veículo. Isto é, uma porca de solda 168 é fixada ao apoio 150 colocado no apoio traseiro esquerdo 23 e um parafuso 169, que penetra uma parte superior da tampa 125 e o suporte 150, é aparafusado à rosca de solda 168. Um apoio 170, ao qual se fixa uma porca de solda 171, é proporcionado na frente da parte de estrutura inferior 128c na proteção 127 e um parafuso 172, que penetra a frente da tampa 125 e o apoio 170, é aparafusado

à porca de solda 171.

Um elemento de posicionamento 175, que tem um orifício de encaixe 174 dentro do qual se ajusta uma projeção de posicionamento 173 projetada dentro da tampa 125, é colocado à frente da segunda estrutura 129 na proteção 127.

A força de frenagem produzida pelo disco de freio BF para a roda dianteira e pelo disco de freio BR para a roda traseira é controlada por um único modulador de ABS 126, comum ao disco de freio BF para a roda dianteira e ao disco de freio BR para a roda traseira, para evitar a situação na qual a roda dianteira WF e a roda traseira WR são travadas quando o disco de freio BF para a roda dianteira e o disco de freio BR para a roda traseira são acionados; contudo, o modulador de ABS 126 é colocado ao menos em um lado na direção lateral da roda traseira WR, no lado esquerdo da roda traseira WR nesta modalidade, no lado inferior de um passageiro sentado na traseira do assento em tandem 41 e atrás do pé do passageiro posto no degrau de garupa 118, sendo o modulador de ABS alojado na caixa de alojamento 123.

Em adição, é alojada na caixa de alojamento 123 a proteção 127 e o modulador de ABS 126 é fixado à proteção 127. Isto é, a parte inferior do modulador de ABS 126 é fixada a uma placa de suporte 176 proporcionada à parte de estrutura inferior 128c na proteção 127 através de, por exemplo, duas peças de borracha de montagem 178 e o lado traseiro do modulador de ABS 126 é fixado a uma placa de suporte 177 proporcionada à parte da estrutura intermediária 128b na proteção 127 através da borracha de montagem 179.

Em adição, uma parte da primeira estrutura 128 e da segunda estrutura 129 na proteção 127 são posicionadas fora do modulador de ABS 126 preso à placa de recobrimento 127, sendo o modulador de ABS 126 preso à proteção 127, com o modulador de ABS protegido pela proteção alojada na caixa de alojamento 123.

São proporcionadas partes salientes 132 projetadas lateralmente às partes superiores das coberturas laterais traseiras 122L, 122R, de modo

a abrir ambas as pernas do passageiro para evitar que elas se aproximem da roda traseira quando o passageiro sentado na traseira do assento em tandem 41 colocar ambas as pernas nos degraus de garupa 118, particularmente tendo a parte saliente 132 da cobertura lateral traseira direita 122R a
5 função de impedir que a perna direita do passageiro aproxime-se do silencioso 78.

No lado esquerdo do filtro de ar 74, um compartimento porta-luvas tipo caixa 136 é aberto para a esquerda, com um alojamento 134 que aloja uma bateria 133 e um alojamento de ferramentas 135 disposto no lado
10 inferior do alojamento 134 por intermédio de uma divisão 136a entre o alojamento 134 e o alojamento de ferramentas é fixado.

A cobertura lateral traseira esquerda 122L é formada para cobrir a parte superior do compartimento porta-luvas 136 e uma placa de tampa 137 que pode ser aberta, fechando o alojamento de ferramentas 135, é conectada firmemente a uma parte inferior da cobertura lateral traseira esquerda 122L. Um contorno, no qual são combinadas a cobertura lateral traseira
15 esquerda 122L e a placa de tampa 137, é equivalente a um contorno correspondente à cobertura lateral direita 122R.

Três orifícios de encaixe 138 dispostos na direção longitudinal no lado de cima do alojamento de ferramentas 135, uma parte côncava 139 colocada na frente do alojamento de ferramentas 135 e um orifício roscado 140 situado no lado de cima da traseira do alojamento de ferramentas 135 são proporcionados na parte inferior da placa de recobrimento lateral traseira 122L. Ao mesmo tempo, projetam-se da placa de tampa 137 saliências de
20 encaixar 141 instaladas dentro de cada orifício de encaixe 138 e uma projeção de encaixar 142 posicionada e encaixada na direção da parte interna da parte côncava 139, sendo preso um parafuso 143 colocado de modo a ser aparafusado dentro do orifício roscado 140.

A seguir, para ilustrar o mecanismo desta modalidade, o para-lama superior 85, que cobre o para-lama inferior 46 fixado ao garfo dianteiro
30 15 e cobre a roda dianteira WF em toda a sua parte superior, protege uma parte do tanque de combustível 40 nas extremidades traseiras em ambos os

lados pela lateral, e cada parte saliente 107 na qual cada parte de linha de elevação 107a que corre linearmente para a borda inferior do para-lama superior 85 em uma vista lateral é formada nas carenagens de lado frontal esquerda e direita 96L, 96R conectadas firmemente de modo destacável ao para-lama superior 85, com uma parte de cada carenagem de lado frontal sobrepondo-se à traseira do para-lama superior 85, cujo corte transversal é substancialmente em formato de V, projetando-se para fora no sentido da largura da estrutura do veículo.

Em consequência, o pára-lama superior 85 e as carenagens de lado frontal 96L, 96R estendem-se compondo um formato aerodinâmico, a qualidade da aparência pode ser realçada, pode ser obtido o efeito de retificação para conduzir suavemente o vento de passagem para trás e quando a motocicleta correr a resistência do ar pode ser diminuída.

Como cada carenagem de lado frontal 96L, 96R e cada placa de recobrimento 97L, 97R que cobre o radiador de óleo 47 preso à frente da armação do corpo F pela lateral acoplam-se reciprocamente, com a parte superior de cada placa de recobrimento 97L, 97R sobreposta à parte inferior no lado traseiro de cada carenagem de lado frontal 96L, 96R pela lateral, e o sulco de retificação 105 que se estende na direção longitudinal aberto para baixo é formado entre a parte inferior de cada carenagem de lado frontal 96L, 96R e a parte superior de cada placa de recobrimento 97L, 97R, o vento de passagem que permanece dentro das carenagens de lado frontal 96L, 96R e das placas de recobrimento 97L, 97R pode ser retificado pelos sulcos de retificação 105.

Em adição, o recorte 103 que forma a passagem de escapamento 102 acompanhando o sulco de retificação 105 e dirigido verticalmente entre cada placa de recobrimento e a parte inferior no lado traseiro de cada carenagem de lado frontal 96L, 96R é situado na parte superior de cada placa de recobrimento 97L, 97R, com a passagem de escapamento 102 podendo ser formada sem dificuldade na parte traseira de cada carenagem de lado frontal 96L, 96R e a parte superior de cada placa de recobrimento 97L, 97R em uma simples configuração, na qual o recorte 103 é situado apenas

na parte superior de cada placa de recobrimento 97L, 97R, uma parte do vento de passagem que se mantém dentro das carenagens de lado frontal 96L, 96R e das placas de recobrimento 97L, 97R sendo expelido pelas partes inferiores das placas de recobrimento 97L, 97R, e o vento de passagem residual podendo ser expelido para cima de cada passagem de escapamento 102.

Como cada parte saliente 107 é proporcionada a cada carenagem de lado frontal 96L, 96R formando verticalmente cada parte inclinada superior 107b inclinada para ser posicionada na parte superior voltada para o interior no sentido da largura da estrutura do veículo e prolongada para a parte superior no lado de frente do tanque de combustível 40, e com cada parte inclinada inferior 107c inclinada para ser posicionada na parte inferior voltada para o interior no sentido da largura da estrutura do veículo e prolongada na direção da parte inferior no lado da frente do tanque de combustível 40 na parte superior e na parte inferior de cada parte da linha de elevação 107a, o conforto do motociclista pode ser aumentado através da condução de modo eficiente do vento de passagem pelo lado do motociclista ao longo de cada parte inclinada superior 107b, separando verticalmente o vento de passagem em cada parte saliente 107 e aumentando o efeito de retificação e, como o efeito de retificação pode ser obtido em cada parte saliente 107 de cada carenagem de lado frontal 96L, 96R, mesmo que as placas de recobrimento 97L, 97R sejam removidas, podem ser apreciadas aparências diferenciadas.

Como a linha curva 107d, curvada com a linha curva projetada para fora no sentido da largura da estrutura do veículo e prolongada na direção longitudinal, é formada na parte intermediária da parte inclinada inferior 107c, e a parte mais baixa que a linha curva 107d da parte inclinada inferior 107c é inclinada abruptamente para dentro no sentido da largura da estrutura do veículo comparada com a parte mais alta do que a linha curva 107d, o ar na parte superior da passagem de escapamento 102 é guiado pela parte mais baixa que a linha curva 107d da parte inclinada inferior 107c, sendo conduzido para fora no sentido da largura da estrutura do veículo como mos-

trado na Figura 9, e o ar expelido da passagem de escapamento 102 é impedido de bater no motociclista sentado no assento 41.

Além disso, como o envólucro do farol dianteiro 90 que cobre o farol dianteiro 89 é projetado para cima a partir da parte superior do para-
5 lama superior 85 e cada parte côncava 91 que se estende para trás e para frente é formada em ambos os lados da proteção do farol dianteiro 90, o vento de passagem é conduzido para a lateral do motociclista pelas partes côncavas 91, podendo o conforto do condutor ser aumentado.

Como ambos os lados da armação do corpo F são cobertos pelo
10 par de coberturas laterais traseiras esquerda e direita 122L, 122R na parte de baixo do assento 41, a montagem de silencioso 80, que inclui o único silencioso 78 colocado debaixo da cobertura lateral traseira direita 122R e prolongado na direção longitudinal e a cobertura de silencioso 79, que cobre o silencioso 78 pela parte superior e pela parte de fora e que tem o corte
15 transversal substancialmente em forma de L, é colocada no lado direito da roda traseira WR, com a caixa única de alojamento 123, que tem o formato similar ao da montagem de silencioso 80 e que forma a pseudomontagem de silencioso 80, é colocada do lado esquerdo da roda traseira WR substancialmente em paralelo com a montagem de silencioso 80 com a caixa de alo-
20 jamento prolongada na direção longitudinal debaixo da cobertura lateral traseira 122L, evita-se que o conjunto da traseira do corpo do veículo fique volumoso devido à caixa de alojamento e a presteza pode ser aumentada. Além disso, como a montagem de silencioso 80 e a caixa de alojamento 123 que, respectivamente, têm formatos semelhantes, são colocadas na direção
25 lateral da roda traseira WR, o efeito de retificação do vento de passagem pode ser igualado na direção lateral da motocicleta; além disso, como a caixa de alojamento 123 assemelha-se à montagem de silencioso 80, pode ser obtida a aparência de silenciosos idênticos, podendo ser proporcionada uma motocicleta adequada à prática esportiva.

30 Como a tampa 125 que configura a caixa de alojamento 123 em colaboração com a estrutura de caixa 124 cobre a abertura da estrutura de caixa 124 de forma destacável no sentido da largura da estrutura do veículo,

a cobertura lateral traseira 122L localizada na parte superior da caixa de alojamento 123 jamais impede a fixação/retirada da tampa 125 e o trabalho para fixar/retirar a tampa 125 pode ser facilitado.

5 Como a estrutura de caixa 124 é feita com a parte superior aberta para cima e para fora e o corte transversal da tampa 125 é formado substancialmente em formato de L para fechar a abertura da estrutura de caixa 124, a abertura da estrutura de caixa 124 é aumentada quando se remove a tampa 125, e o trabalho de alojar um artigo que se guarda na caixa de alojamento 123 assim como o de removê-lo pode ser facilitado.

10 Adicionalmente, como a tampa 125 tem a mesma cor da cobertura de silencioso 79 e substancialmente o mesmo formato da cobertura de silencioso 79, a caixa de alojamento 123 assemelha-se à montagem de silencioso 80 e a aparência de silenciosos idênticos pode ser mais bem obtida.

15 Como o modulador de ABS 126 é colocado ao menos em um lado na direção lateral da roda traseira WR, no lado esquerdo da roda traseira nesta modalidade, de modo a evitar que a roda dianteira WF e a roda traseira WR sejam travadas quando o disco de freio BF para a roda dianteira e o disco de freio para a roda traseira BR são acionados, o modulador de ABS 126 é colocado em um espaço morto, aumenta-se o grau de liberdade na
20 disposição, e através da colocação do modulador de ABS 126 a estrutura do veículo também pode ser configurada compactamente.

Em adição, como o modulador de ABS é alojado na caixa de alojamento 123, o modulador de ABS 126 é encoberto, aperfeiçoa-se a qualidade na aparência e o modulador de ABS 126 pode ser protegido.

25 Como a proteção 127 que protege o modulador de ABS 126 e que se aloja na caixa de alojamento 123 é fixada ao apoio traseiro esquerdo 23 na parte de trás da armação do corpo F e o modulador de ABS 126 é fixado à proteção 127, protege-se o modulador de ABS 126 com a proteção 127, que também desempenha a função de apoio através do qual se suporta
30 o modulador de ABS 126 pela armação do corpo F. Como a posição na qual se monta o modulador de ABS 126 pode ser ajustada mudando o formato da proteção 127, pode ser aumentado o grau de liberdade na disposição do

modulador de ABS 126 na caixa de alojamento 123 e, adicionalmente, como a proteção 127 é alojada na caixa de alojamento 123 junto com o modulador de ABS 126, também pode ser obtida uma excelente qualidade de aparência.

5 Como se coloca o modulador de ABS no lado inferior do passageiro sentado na parte de trás do assento em tandem 41 e a parte de trás do pé do passageiro coloca-se sobre cada degrau de garupa 118, o modulador de ABS pode ser impedido de tocar o pé do passageiro. Adicionalmente, como o silencioso 78 e o modulador de ABS 126 são postos de ambos os
10 lados da roda traseira WR, o peso do lado da caixa de alojamento 123 torna-se próximo do peso do lado da montagem de silencioso 80, podendo ser aumentado o equilíbrio lateral de peso.

 Descreveu-se uma modalidade da presente invenção; contudo, esta invenção não é limitada à modalidade descrita, permitindo-se várias
15 modificações do projeto desde que não ocorram desvios desta invenção descrita no âmbito das reivindicações.

Breve Descrição dos Desenhos

 A Figura 1 é uma vista do lado esquerdo mostrando uma motocicleta.

20 A Figura 2 é uma vista do lado direito mostrando a motocicleta.

 A Figura 3 é uma vista frontal tomada de uma direção mostrada pela seta 3 na Figura 1.

 A Figura 4 é uma vista ampliada tomada de uma direção mostrada pela seta 4 na Figura 1.

25 A Figura 5 é uma vista de corte transversal observada ao longo da linha 5-5 na Figura 4.

 A Figura 6 é uma vista tomada de uma direção mostrada pela seta 6 na Figura 5.

30 A Figura 7 é uma vista tomada de uma direção mostrada pela seta 7 na Figura 1.

 A Figura 8 é uma vista lateral mostrando uma carenagem de lado frontale uma placa de recobrimento.

A Figura 9 é uma vista de corte transversal observada ao longo da linha 9-9 na Figura 8.

A Figura 10 é uma vista ampliada apresentando uma parte mostrada pela seta 10 na Figura 2.

5 A Figura 11 é uma vista ampliada apresentando uma parte mostrada pela seta 11 na Figura 1.

A Figura 12 é uma vista lateral mostrando o conjunto de uma caixa de alojamento cuja tampa está removida.

10 A Figura 13 é uma vista de corte transversal observada ao longo da linha 13-13 na Figura 11.

Descrição dos Números de Referência

41 – Assento

75 – Sistema de escapamento

78 – Silencioso

15 79 – Cobertura de silencioso

80 – Montagem de silencioso

123 – Caixa de alojamento

122L, 122R – Cobertura lateral traseira

124 – Estrutura de caixa

20 125 – Tampa

126 – Modulador de ABS

E – Motor

F – Armação do corpo

WR – Roda traseira

REIVINDICAÇÕES

1. Motocicleta em que uma caixa de alojamento (123) colocada ao menos no lado direito ou no lado esquerdo de uma roda traseira (WR) é fixada à retaguarda de uma armação do corpo (F) e um silencioso (78), que
5 configura uma parte de um sistema de escapamento (75) com o qual um motor (E) montado na armação do corpo (F) é colocado ao menos ou do lado direito ou do lado esquerdo da roda traseira (WR), caracterizado pelo fato de que uma montagem de silencioso (80), que inclui o silencioso (78) e uma
10 cobertura de silencioso (79) que cobre o silencioso (78), é colocada de um lado em uma direção lateral da roda traseira (WR); e a única caixa de alojamento (123), que tem um formato similar ao da montagem de silencioso (80) e que forma uma pseudomontagem de silencioso, é colocada do outro lado na direção lateral da roda traseira (WR), substancialmente em paralelo com a montagem de silencioso (80).

15 2. Motocicleta, de acordo com a reivindicação 1, caracterizada pelo fato de que a cobertura de silencioso (79) tem um corte transversal substancialmente em formato de L, com a cobertura de silencioso cobrindo o silencioso (78) pela parte superior e pela parte de fora.

3. Motocicleta, de acordo com a reivindicação 1 ou 2, caracteri-
20 zada pelo fato de que ambos os lados da armação do corpo (F) são cobertos por um par de coberturas laterais traseiras esquerda e direita (122L, 122R) do lado inferior de um assento (41) fixado à retaguarda da armação do corpo (F);

a montagem de silencioso (80) colocada debaixo de uma cober-
25 tura lateral traseira (122R) de ambas as coberturas laterais traseiras (122L, 122R) e prolongada em uma direção longitudinal é colocada de um lado na direção lateral da roda traseira (WR); e

a caixa de alojamento (123) é colocada debaixo da outra cober-
tura lateral traseira (122L) de ambas as coberturas laterais traseiras (122L,
30 122R).

4. Motocicleta, de acordo com qualquer uma das reivindicações 1 a 3, caracterizada pelo fato de que a caixa de alojamento (123) é configu-

rada por uma estrutura de caixa (124) cuja parte superior é aberta por cima e pela parte externa, e por uma tampa (125), que tem um corte transversal substancialmente em formato de L, para fechar uma abertura da estrutura de caixa (124) formada substancialmente no mesmo formato da cobertura de silencioso, e que pode ser fixada/destacada no sentido da largura da estrutura do veículo cobrindo a estrutura de caixa (124); e

a tampa (125) é pintada na mesma cor da cobertura de silencioso (79).

5. Motocicleta, de acordo com qualquer uma das reivindicações 1 a 4, caracterizada pelo fato de que um modulador de ABS (126) que realiza o controle antitravamento de freios é alojado na caixa de alojamento (123).

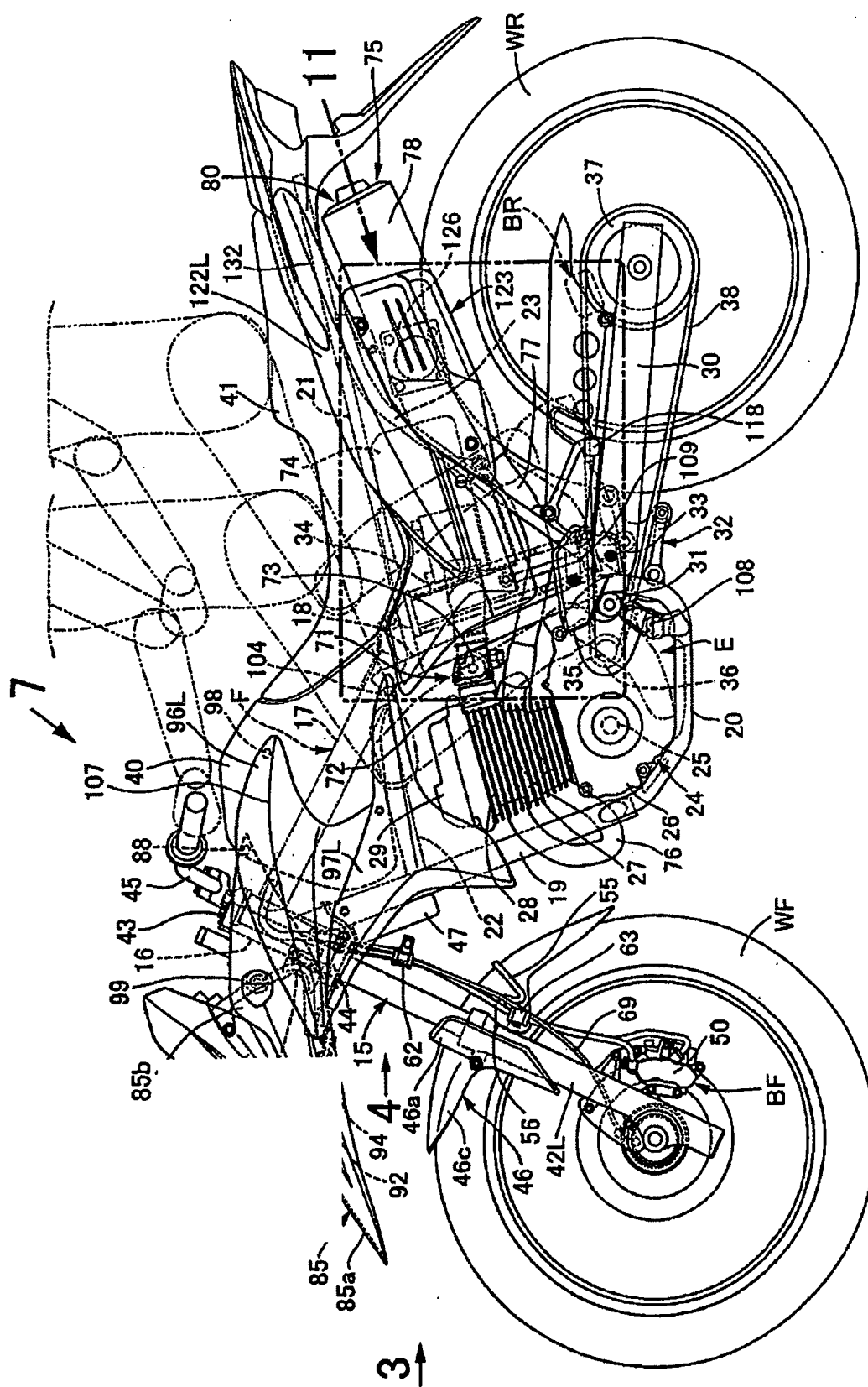


FIG. 2

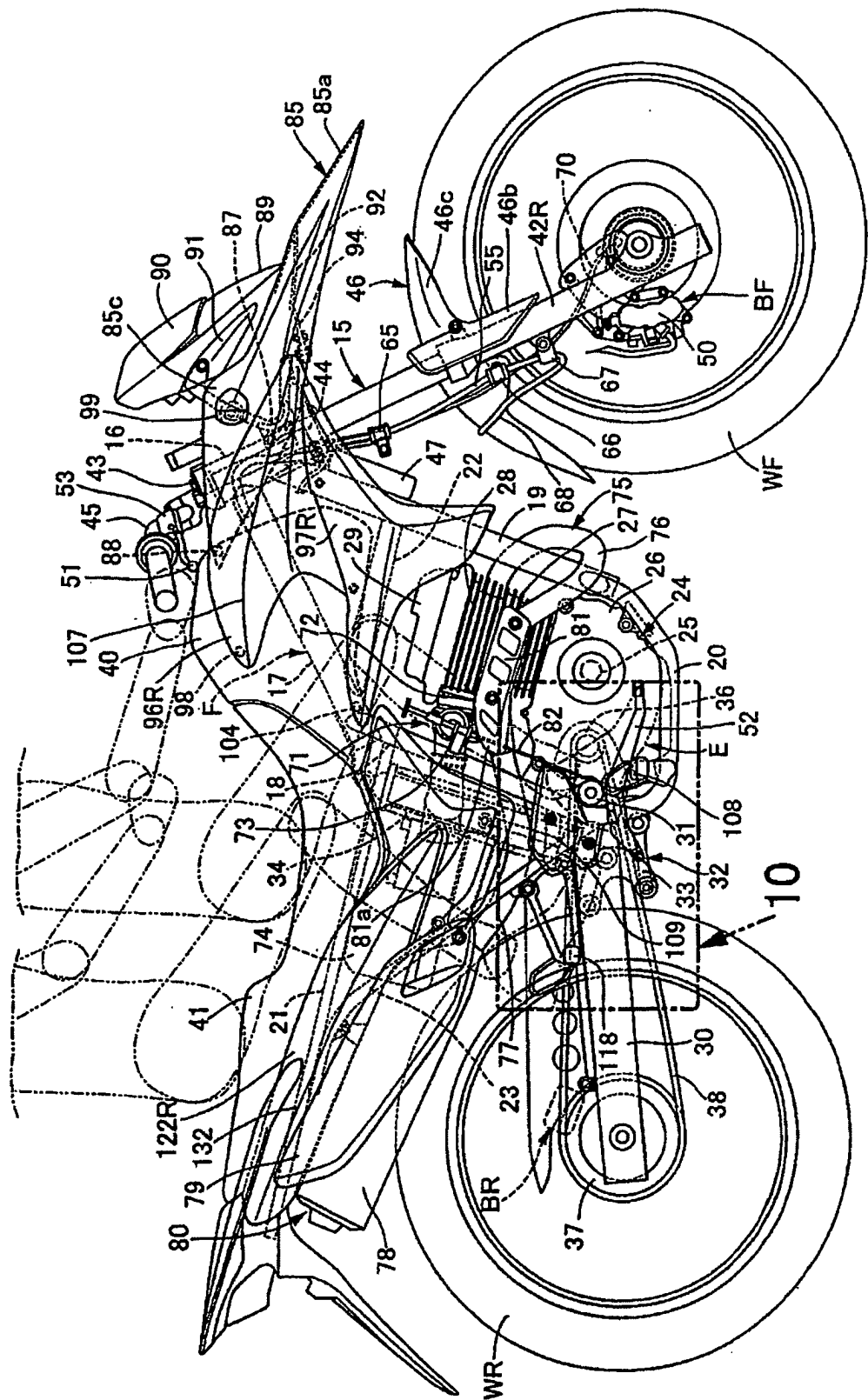


FIG. 3

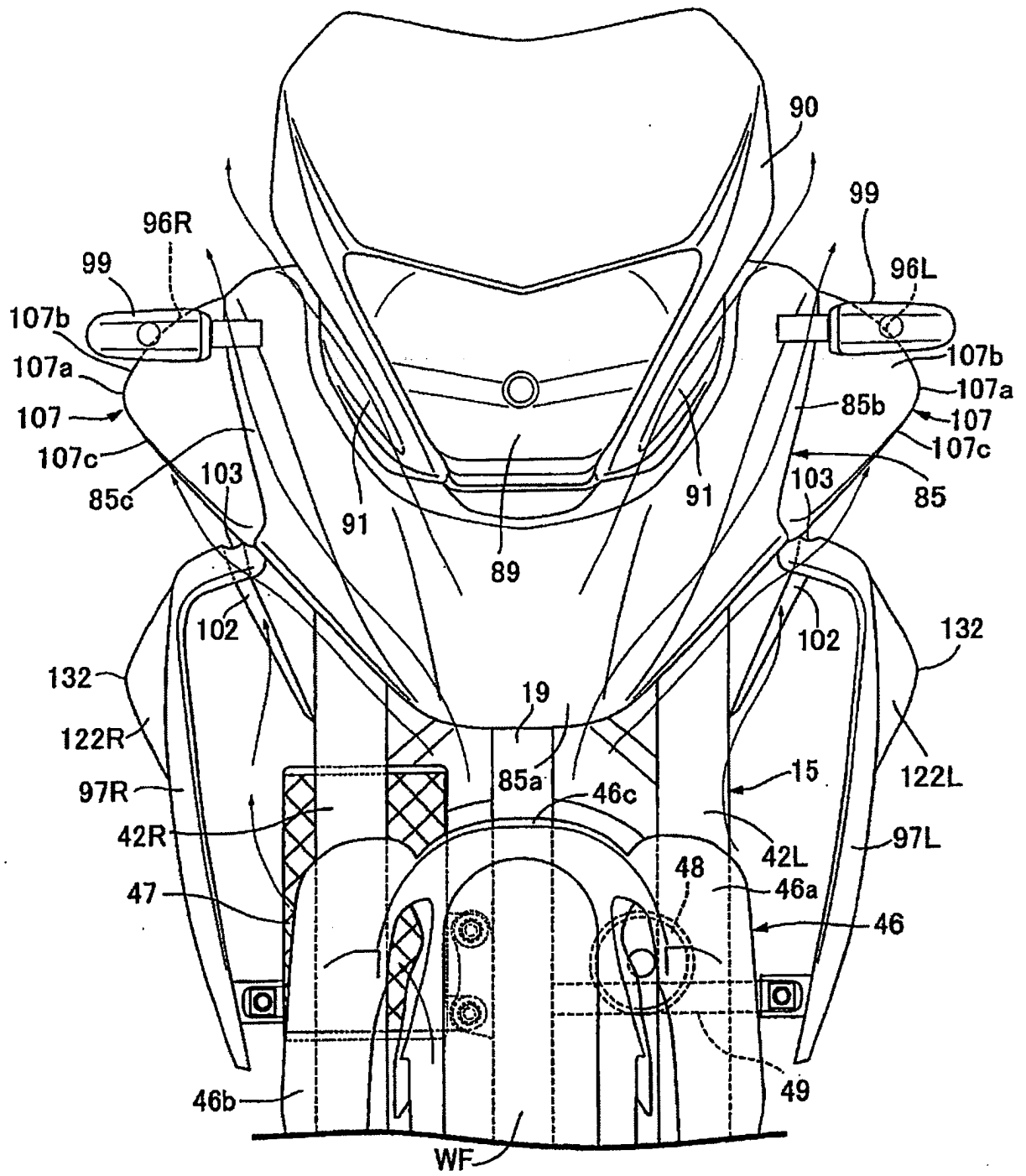


FIG. 4

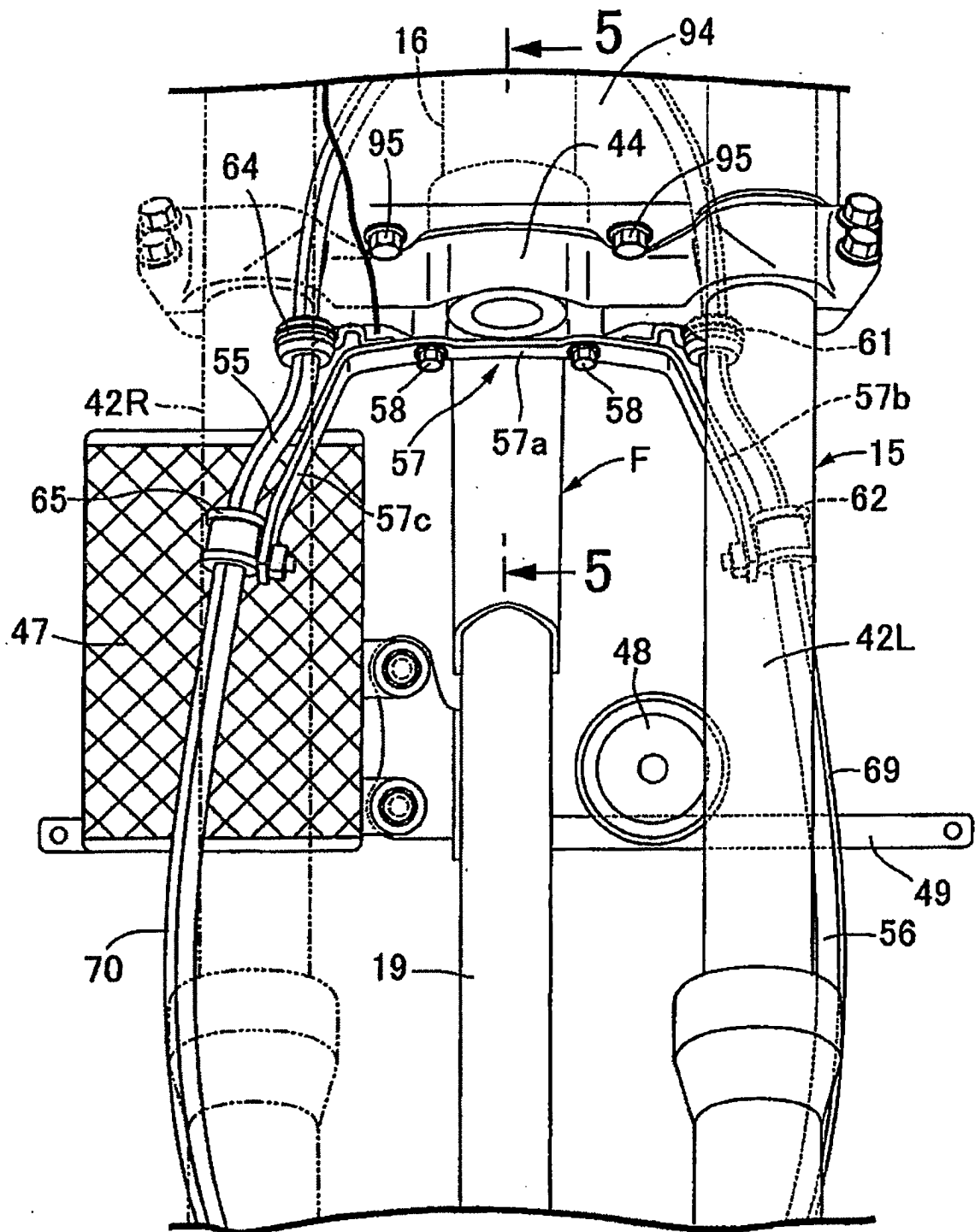


FIG. 5

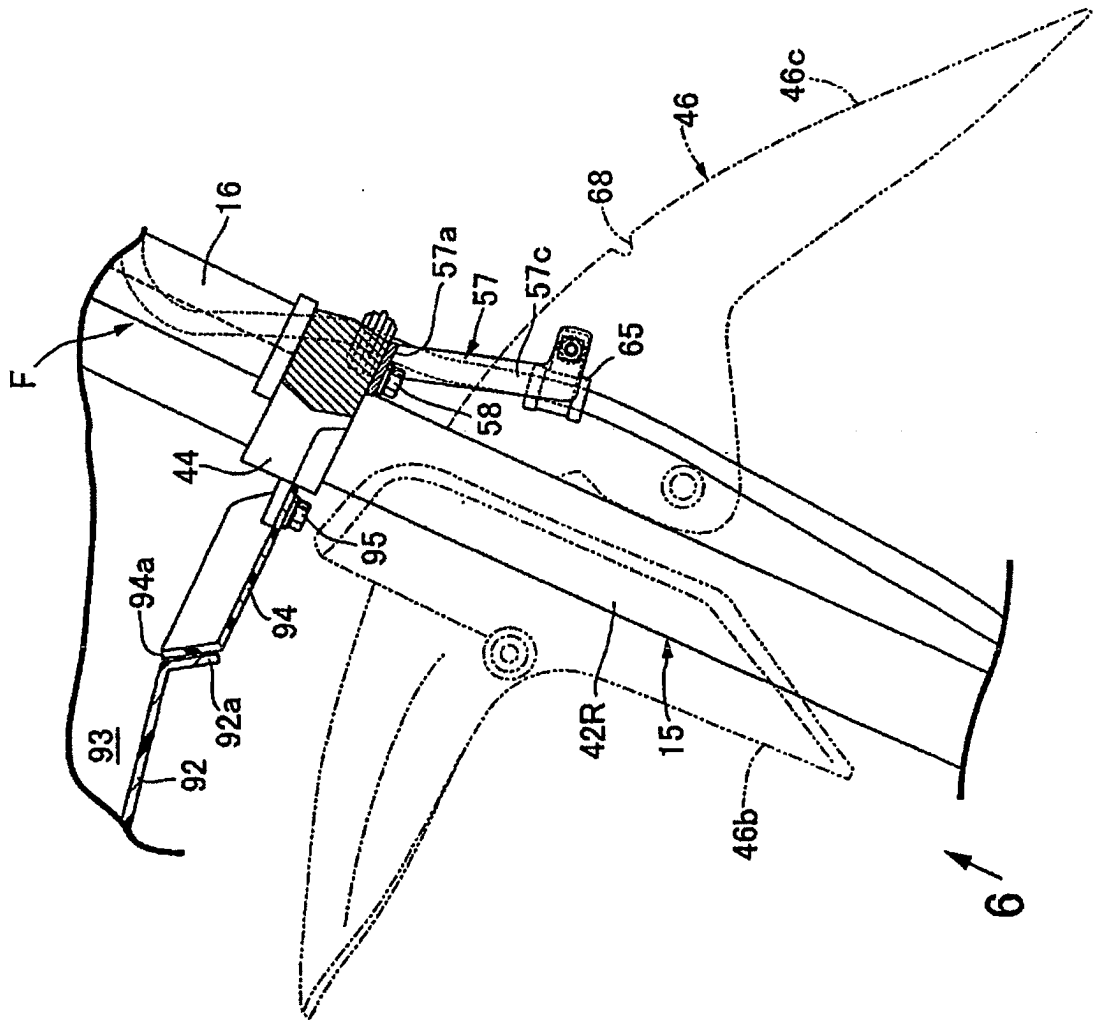


FIG. 6

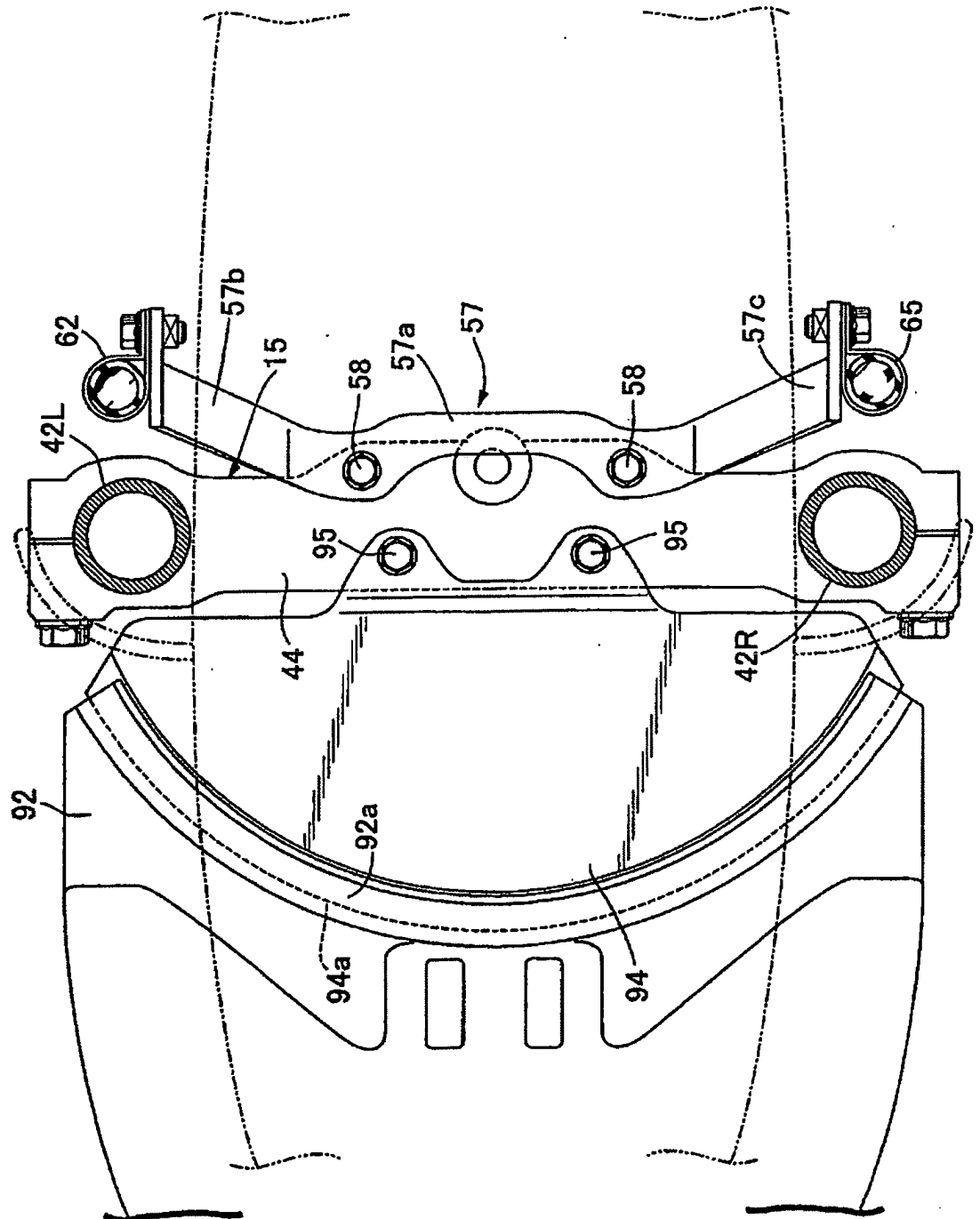


FIG. 7

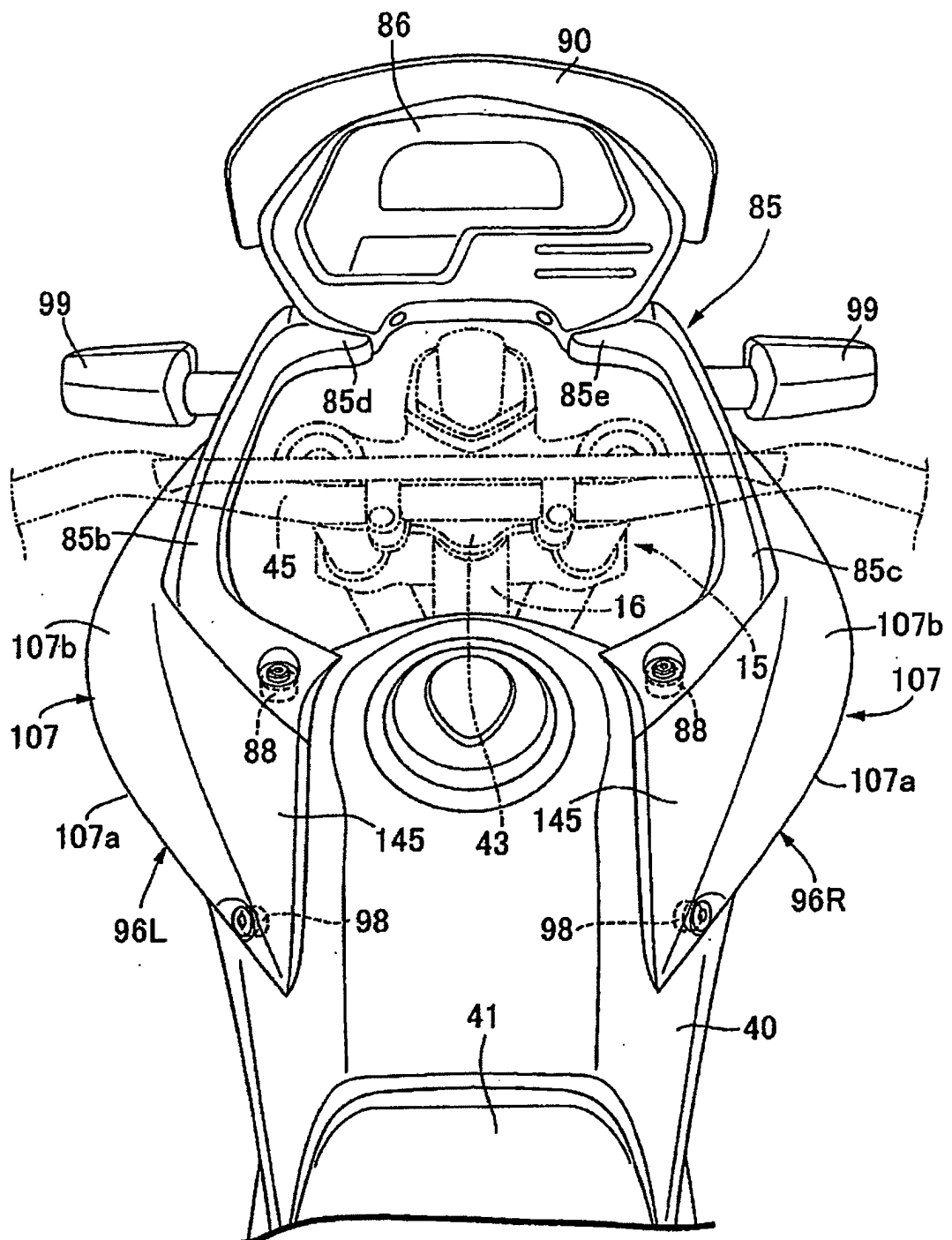


FIG. 8

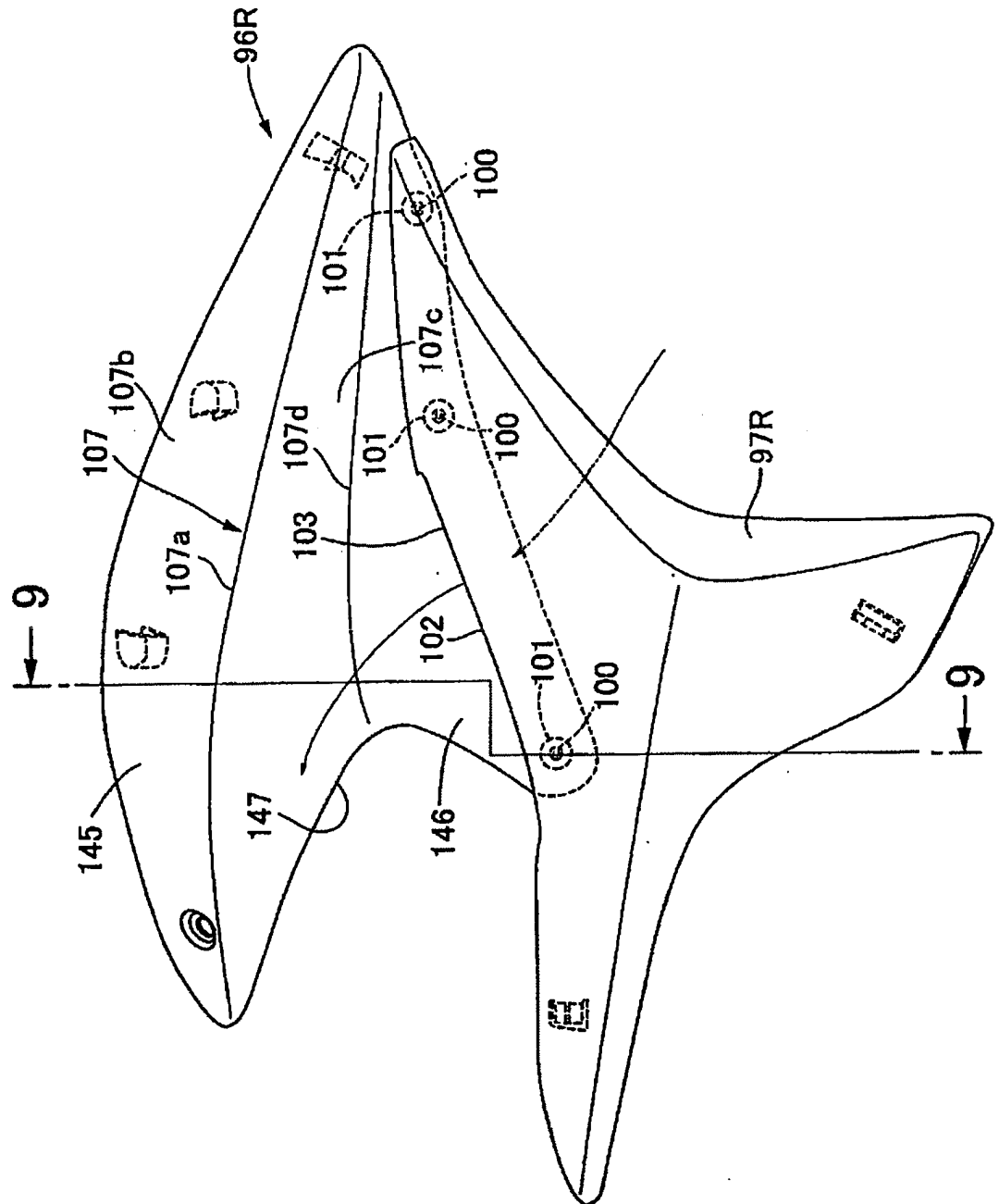


FIG. 9

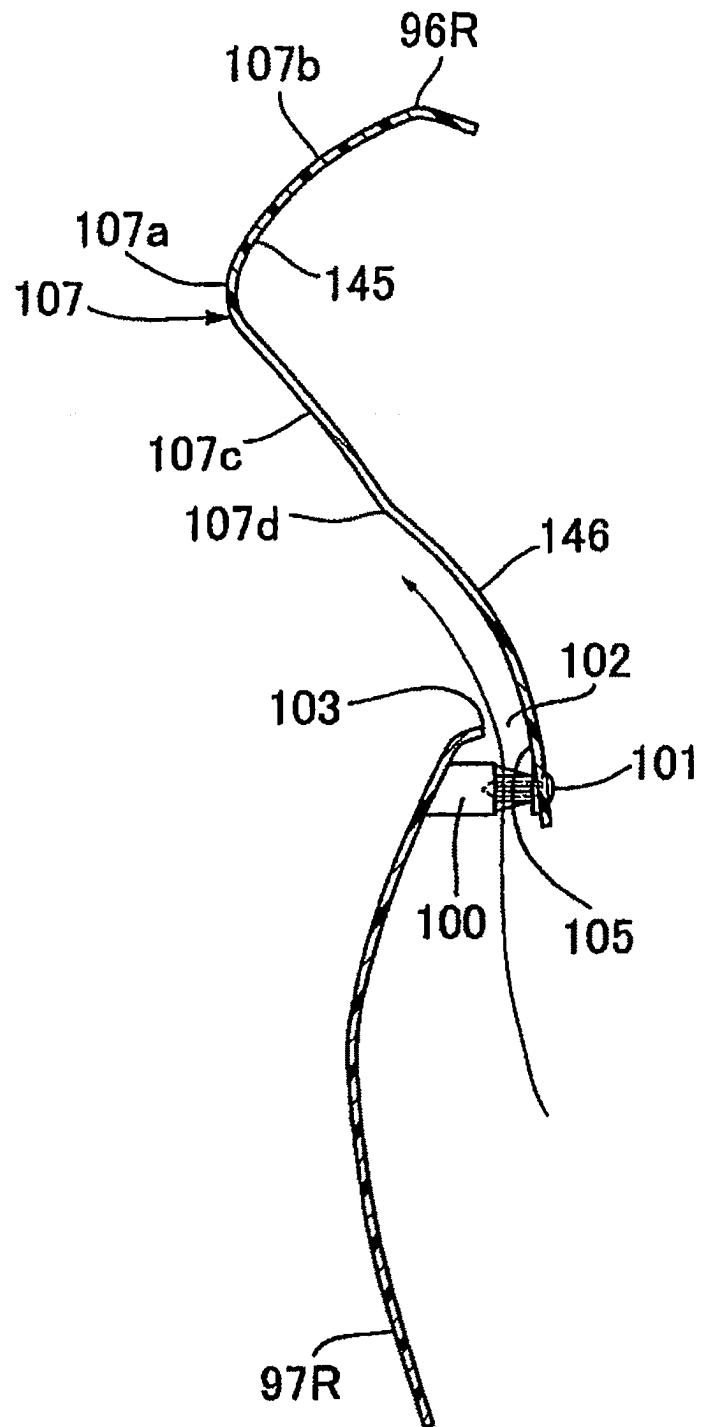


FIG. 10

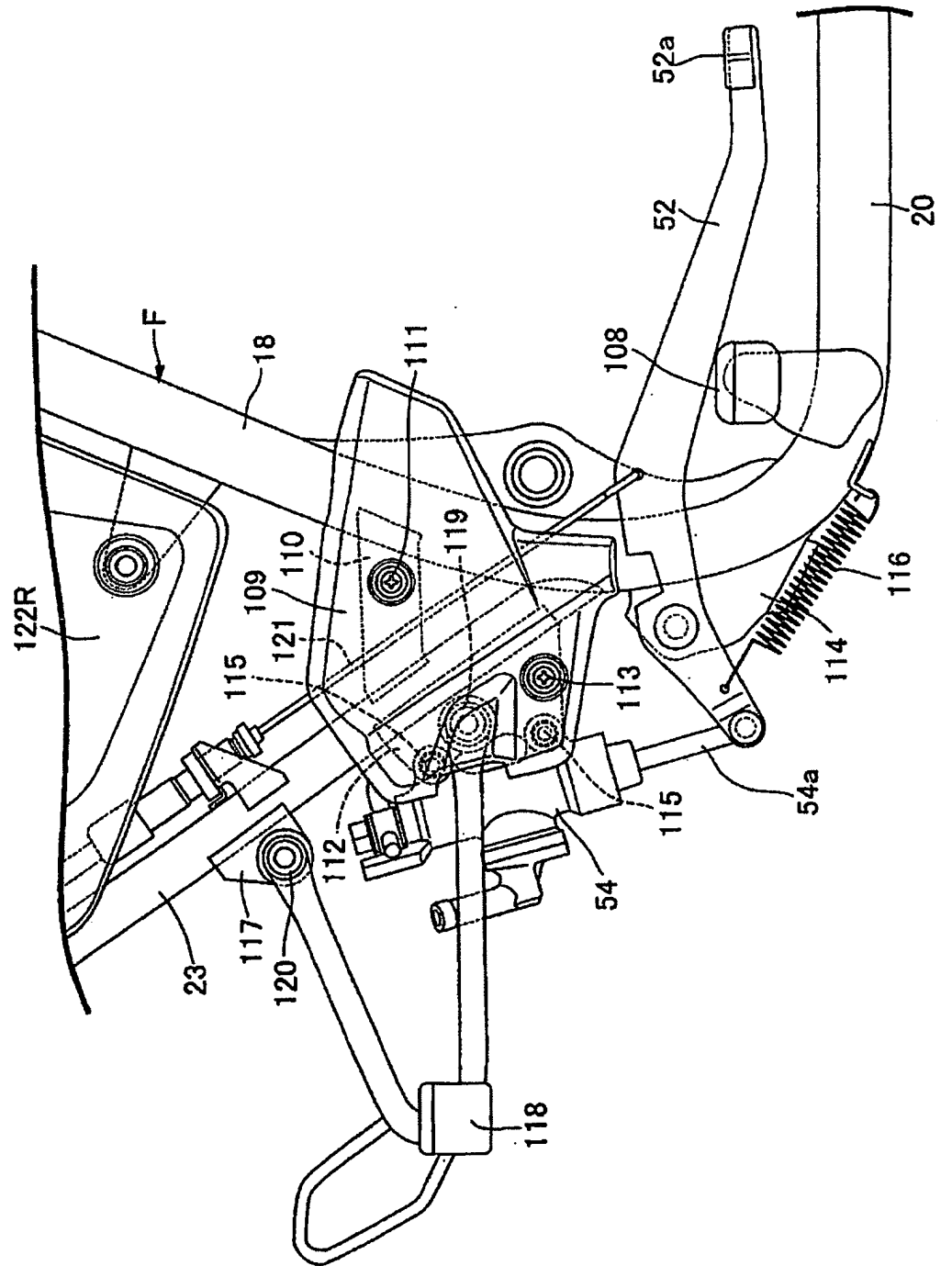


FIG. 12

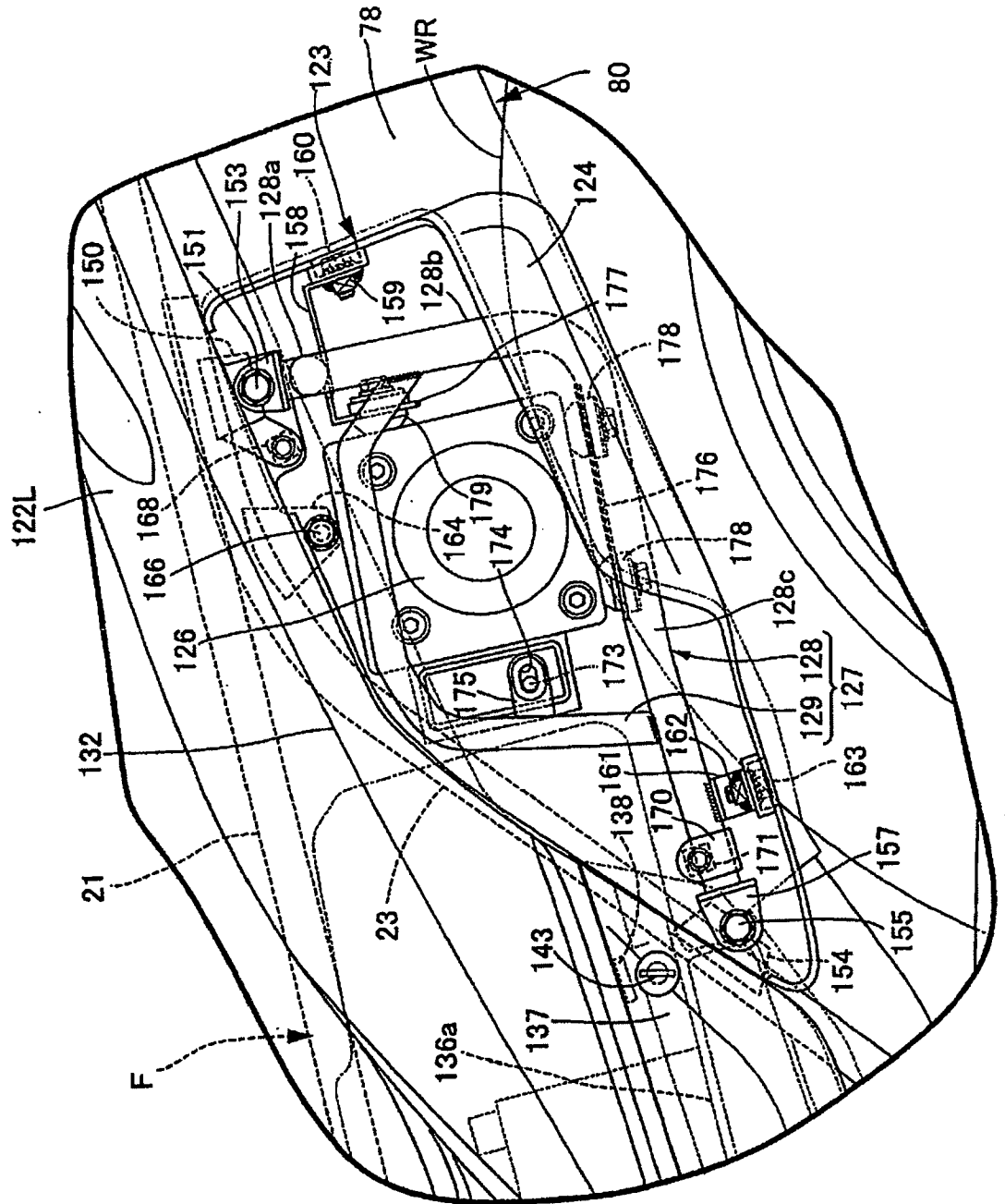
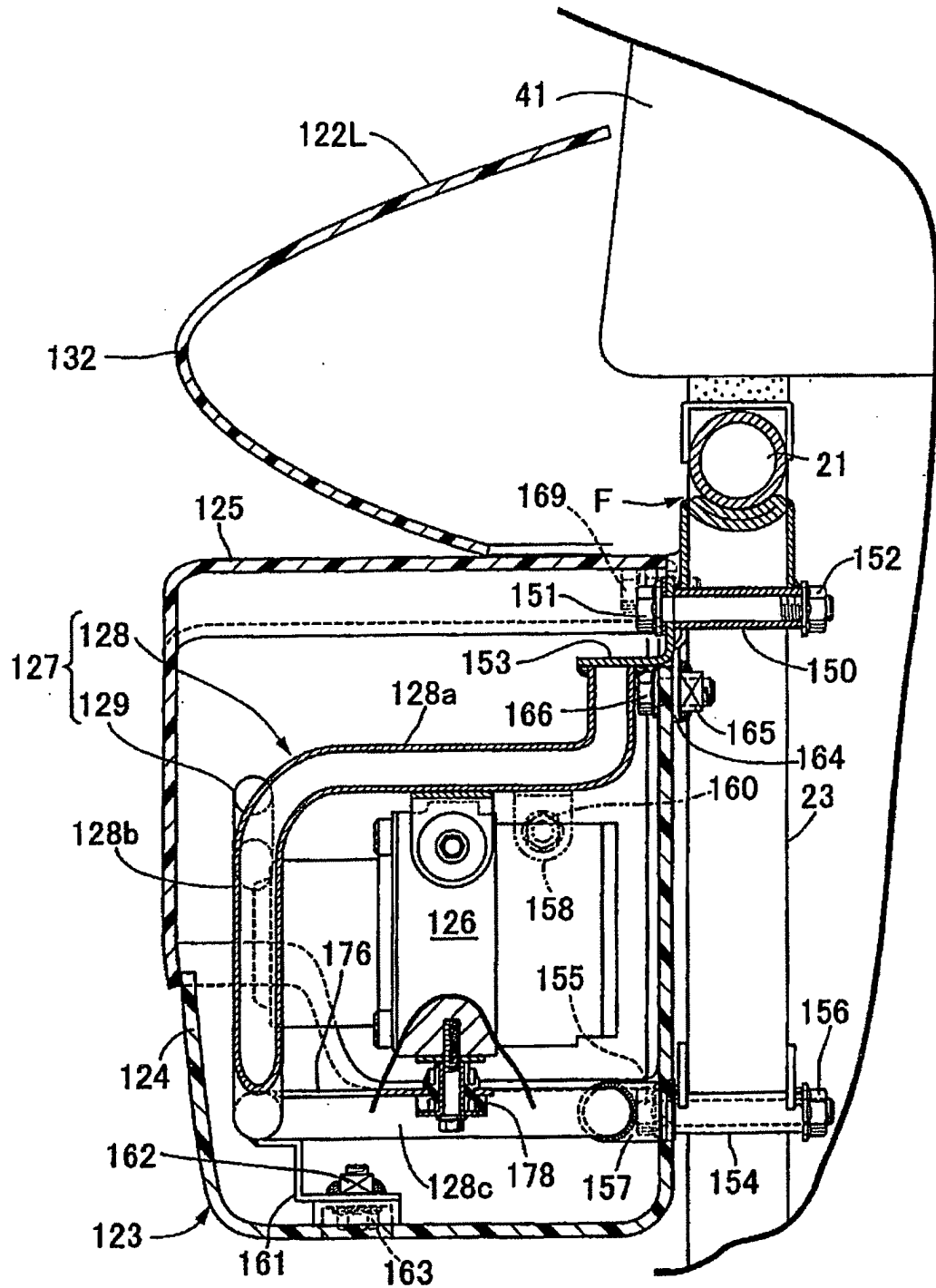


FIG. 13



RESUMO

Patente de Invenção: **"MOTOCICLETA"**.

PROBLEMA: Para evitar que o conjunto traseiro de uma estrutura de veículo seja volumoso, para assegurar a presteza, para aperfeiçoar a
5 qualidade da aparência e para tornar uma motocicleta adequada à prática esportiva, na qual uma caixa de alojamento, situada ao menos de um lado ou de outro em uma direção lateral da roda traseira, é fixada à retaguarda de uma armação do corpo, e um silencioso, que configura uma parte de um sistema de escapamento com o qual um motor montado na armação do corpo
10 é fornecido, é colocado ao menos de um lado ou de outro na direção lateral da roda traseira.

SOLUÇÃO: A presente invenção refere-se a uma montagem de silencioso 80, que inclui um silencioso 78 e uma cobertura de silencioso 79, de um lado em uma direção lateral da roda traseira WR, e uma caixa de alo-
15 jamento 123, que tem o formato similar ao da montagem de silencioso 80 e que forma uma pseudomontagem de silencioso, colocada do outro lado na direção lateral da roda traseira WR, substancialmente em paralelo com a montagem de silencioso 80.