

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 459 270**

21 Número de solicitud: 201330247

51 Int. Cl.:

B62K 19/46

(2006.01)

12

SOLICITUD DE PATENTE

A2

22 Fecha de presentación:

25.02.2013

30 Prioridad:

25.09.2012 JP 2012-210981

22.03.2012 JP 2012-064851

43 Fecha de publicación de la solicitud:

08.05.2014

71 Solicitantes:

HONDA MOTOR CO., LTD. (100.0%)

1-1, Minami-Aoyama 2-chome

107-8556 Minato-ku Tokyo JP

72 Inventor/es:

MARUYAMA, Tomoyuki;

YOKOUCHI, Kohei;

ATSUCHI, Michio;

KOMATSU, Yoji y

YAMANAKA, Takasumi

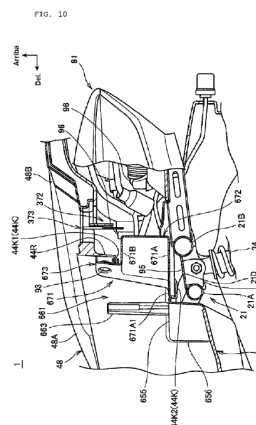
74 Agente/Representante:

CARPINTERO LÓPEZ, Mario

54 Título: **Estructura portacascos para vehículo tipo motocicleta**

57 Resumen:

El objeto de la invención es el de proporcionar una estructura portacascos para un vehículo tipo motocicleta que está provista de un alojamiento (44) situado debajo del asiento de pasajero (10) y que se abre y se cierra mediante dicho asiento de pasajero (10), y en donde está prevista una subsección de alojamiento (671) en forma de caja de forma que el espacio para el almacenamiento se puede expandir mediante una configuración sencilla y fácil y con un pequeño número de piezas.



ES 2 459 270 A2

DESCRIPCION

Estructura portacascos para vehículo tipo motocicleta.

5 **Campo técnico**

La presente invención se refiere a una estructura portacascos para un vehículo tipo motocicleta que incluye un alojamiento debajo de un asiento para un pasajero y abierto hacia arriba.

10 **Técnica anterior**

Se conoce un vehículo tipo motocicleta como una motocicleta que incluye un alojamiento debajo de un asiento para un pasajero y abierto hacia arriba. Se ha propuesto un vehículo del tipo descrito que tiene la siguiente configuración (remitirse a, por ejemplo, Documento de patente 1). En particular, una placa de fijación para fijar una batería está provista de manera sobresaliente sobre una cara superior de un guardabarros trasero por detrás del alojamiento, y una batería está dispuesta detrás de una pared trasera del alojamiento. Además, está provista una abertura a través de la cual, se ha de realizar una operación de mantenimiento, un cambio o similar de la batería, en la pared trasera del alojamiento.

20 [Documento de patente 1]: Patente japonesa abierta a inspección pública nº Hei 6-156344.

Sumario de la invención**Problema a solucionar por la invención**

25 Sin embargo, según la configuración convencional, una placa de fijación para fijar una batería está provista por separado detrás del alojamiento, y la batería está sujeta usando una herramienta de sujeción. Por lo tanto, aunque el espacio de alojamiento se puede expandir, el número de piezas aumenta y también se complica la estructura.

30 La presente invención se ha realizado a la vista de tal situación descrita anteriormente, y un objetivo de la presente invención es proporcionar un alojamiento para un vehículo tipo motocicleta en la que el espacio del alojamiento se pueda expandir mediante una configuración sencilla y fácil.

35 **Medios para solucionar el problema**

Con el fin de solucionar el problema mencionado anteriormente, según la presente invención, se proporciona una estructura portacascos para un vehículo tipo motocicleta provista de un alojamiento (44) abierto hacia arriba situado debajo de un asiento de pasajero (10) que abre y cierra mediante dicho asiento de pasajero (10), y donde en una pared trasera (44R) de dicho alojamiento (44) está provista una abertura (44K) cerrada por una subsección de alojamiento (671) en forma de caja abierta hacia delante y que sobresale hacia la parte de atrás más allá de la abertura (44K).

45 Con esta configuración, la subsección de alojamiento en forma de caja abierta hacia delante está montada de modo que cierra por arriba la abertura de la pared trasera del alojamiento y sobresale hacia atrás más allá de la abertura. Por lo tanto, el espacio para el almacenamiento se puede expandir mediante una configuración sencilla y fácil y con un pequeño número de piezas.

50 En la configuración descrita anteriormente, la estructura portacascos para un vehículo tipo motocicleta puede estar configurada de manera que la subsección de alojamiento (671) cuenta con una placa inferior (671A) y una placa superior (671B) en donde la placa inferior (671A) tiene una porción sobresaliente (671A1) que sobresale hacia delante respecto a la placa superior (671B), y en donde un travesaño (21) de un chasis del vehículo (F) que tiene una sección de identificación (95) del vehículo pasa por debajo de la porción sobresaliente (671A1) de forma que la sección de identificación (95) se solapa con la porción sobresaliente (671A1) según una vista en planta superior de la carrocería de vehículo.

60 Con esta configuración, si la subsección de alojamiento (671) se elimina, entonces es fácil confirmar la sección de identificación (95). Además, en un estado de uso normal en el que la confirmación de la sección de identificación no es necesaria, se mejora el aspecto sin exponer la sección de identificación mediante la subsección de alojamiento (671).

65 En la configuración descrita anteriormente, la estructura portacascos para un vehículo tipo motocicleta se puede configurar de manera que el travesaño (21) conecta carriles de asiento izquierdo y derecho (14) entre sí en un extremo más posterior del chasis de vehículo (F). Con esta configuración, se puede conseguir tanto la seguridad del espacio de alojamiento como la reducción de longitud del chasis de vehículo, y se puede llevar a cabo una

compactación y reducción de peso del vehículo.

Asimismo, en la configuración descrita anteriormente, la estructura portacascos para un vehículo tipo motocicleta se puede configurar para que esté dispuesta una unidad de lámparas traseras (91) y líneas de cableado conectadas a la unidad de lámparas traseras (91) están cableadas detrás de la subsección de alojamiento (671). Con esta configuración, al tiempo que se evita la interferencia entre el material cargado y las líneas de cableado y demás, mediante la subsección de alojamiento, el espacio de alojamiento se puede maximizar lo más posible. Además, el mantenimiento de una lámpara de la unidad de lámparas traseras se puede llevar a cabo retirando la subsección de alojamiento, y se elimina la necesidad de proporcionar una tapa de mantenimiento por separado.

Además, en la configuración descrita anteriormente, la estructura portacascos para un vehículo tipo motocicleta puede estar configurada de manera que esté provista para que una agarradera (48) configurada a partir de un par de porciones de brazo izquierdo y derecho (48A) que se extienden hacia delante y una porción de conexión (48B) que conecta las porciones de brazo entre sí y con una forma de U abierta hacia delante, y está provista una fijación (314) al chasis de vehículo (F) en las dos porciones de brazo izquierdo y derecho (48A), y la porción de conexión (48B) está dispuesta detrás de la subsección de alojamiento (671) al tiempo que un cierre de asiento (372) que configura un mecanismo de bloqueo para el asiento de pasajero (10) está provisto en una porción delantera de la porción de conexión (48B). Con esta configuración, en comparación con un caso alternativo en el que el cierre de asiento está fijado al chasis de vehículo, se pueden anticipar la compactación del chasis de vehículo y la compactación en la parte trasera del alojamiento por la disposición circundante del cierre de asiento y la subsección de alojamiento.

Además, en la configuración descrita anteriormente, la estructura portacascos para un vehículo tipo motocicleta se puede configurar para que una placa de división (662) esté provista enfrente de la subsección de alojamiento (671). Con esta configuración, es posible asegurar un espacio de alojamiento para accesorios en una relación dividida del espacio principal de alojamiento del alojamiento.

En este caso, la placa de división (662) puede estar constituida como una caja de accesorios con fondo abierta hacia arriba. Con esta configuración, la placa de división se puede usar como una caja de accesorios que es fácil de usar. Además, si la placa de división está constituida como una placa de división amovible, un accesorio colocado en el interior de la subsección de alojamiento puede ser sacado fácilmente retirando la caja de accesorios.

Además, en la configuración descrita anteriormente, la estructura portacascos para un vehículo tipo motocicleta se puede configurar para que una tapa (682) que cierra de manera que pueda abrirse una abertura delantera de la subsección de alojamiento (671) esté conectado a una porción superior delantera de la subsección de alojamiento (671) por una bisagra (681). Con esta configuración, la subsección de alojamiento está dividida como espacio de alojamiento independiente, y se puede mejorar la comodidad de uso como caja de accesorios.

Efecto de la invención

En la presente invención, la subsección de alojamiento provista está en forma de una caja abierta hacia delante y está montada para cerrar la abertura de la pared trasera del alojamiento y sobresalir hacia atrás más allá de la abertura. Por lo tanto, el espacio de alojamiento se puede expandir mediante una configuración sencilla y fácil y con un pequeño número de piezas.

Además, la placa inferior de la subsección de alojamiento tiene la porción sobresaliente que sobresale hacia delante más allá de la placa superior de la subsección de alojamiento. Además, el travesaño del chasis de vehículo pasa por debajo de la porción sobresaliente y tiene la sección de identificación para la identificación del vehículo provista en la posición de la misma en que la sección de identificación se solapa con la porción sobresaliente según se ve en vista en planta superior del chasis de vehículo. Si se aplica esta configuración, entonces si se elimina la subsección de alojamiento, entonces es fácil confirmar la sección de identificación. Además, en un estado de uso normal en el que la confirmación de la sección de identificación no es necesaria, se mejora el aspecto sin exponer la sección de identificación mediante la subsección de alojamiento.

Cuando el travesaño conecta los carriles de asiento izquierdo y derecho entre sí en el extremo más trasero del chasis de vehículo, se puede conseguir tanto la seguridad del espacio de alojamiento como la reducción en longitud del chasis de vehículo, y se puede llevar a cabo la compactación y la reducción de peso del vehículo.

Además, cuando la unidad de lámparas traseras está dispuesta y las líneas de cableado conectadas a la unidad de lámparas traseras están cableadas por detrás de la subsección de alojamiento, al tiempo que se evita la interferencia entre el material cargado y las líneas de cableado y demás, mediante la subsección de alojamiento, el espacio de alojamiento se puede maximizar lo más posible. Además, el mantenimiento de una lámpara de la unidad de lámparas traseras se puede llevar a cabo retirando la subsección de alojamiento, y se elimina la necesidad de proporcionar una tapa de mantenimiento por separado.

Además, está provisto el carril de agarre configurado a partir de las dos porciones de brazo izquierdo y derecho que se extienden hacia delante y la porción de conexión que conecta las porciones de brazo entre sí y con una forma de U abierta hacia delante, y la fijación al chasis de vehículo está provista en ambas porciones de brazo izquierdo y derecho. Además, la porción de conexión está dispuesta detrás de la subsección de alojamiento al tiempo que el cierre de asiento que configura el mecanismo de bloqueo para el asiento de pasajero está provisto en una porción delantera de la porción de conexión. Si se aplica esta configuración, entonces se puede anticipar la compactación del chasis de vehículo y la compactación en la parte trasera del alojamiento por la disposición circundante del cierre de asiento y la subsección de alojamiento.

Además, si la parte de división está provista enfrente de la subsección de alojamiento, entonces se puede asegurar el espacio de alojamiento para la caja de accesorio dividiendo la misma a partir del espacio de alojamiento principal del compartimiento de alojamiento. Además, si la placa de división está constituida como una caja de accesorios con fondo abierta hacia arriba, entonces la placa de división se puede usar como una caja de accesorios que es cómoda de usar.

Además, la estructura portacascos para un vehículo tipo motocicleta puede configurarse para que la tapa que cierra de manera que puede abrirse una abertura delantera de la subsección de alojamiento esté conectado a una porción superior delantera de la subsección de alojamiento por una bisagra. Si se aplica esta configuración, entonces la subsección de alojamiento está dividida como un espacio de alojamiento independiente, y se mejora la comodidad de uso como caja de accesorios.

Breve descripción de los dibujos

[FIG. 1]. La FIG. 1 es una vista en alzado lateral izquierda de una motocicleta, según una primera realización de la presente invención.

[FIG. 2]. La FIG. 2 es una vista en alzado lateral izquierda que muestra la estructura interna de la motocicleta.

[FIG. 3]. La FIG. 3 es una vista en alzado lateral que muestra la estructura interna de la motocicleta.

[FIG. 4]. La FIG. 4 es una vista en perspectiva de un chasis de vehículo

[FIG. 5]. La FIG. 5 es una vista de una porción trasera de un chasis de vehículo como se ha visto anteriormente.

[FIG. 6]. La FIG. 6 es una vista en sección en alzado lateral que muestra un alojamiento junto con componentes periféricos.

[FIG. 7]. La FIG. 7 (A) es una vista en perspectiva del alojamiento visto desde arriba y en oblicuo, junto con componentes periféricos, y la FIG. 7 (B) es una vista del alojamiento con una placa de división retirada del estado de la FIG. 7 (A).

[FIG. 8]. La FIG. 8 es una vista de una porción trasera del alojamiento visto por detrás junto con componentes periféricos.

[FIG. 9]. La FIG. 9 es una vista de la porción trasera del alojamiento de la FIG. 8 vista desde el lado izquierdo.

[FIG. 10]. La FIG. 10 es una vista en sección en alzado lateral de la porción trasera del alojamiento de la FIG. 9.

[FIG. 11]. La FIG. 11 (A) es una vista del alojamiento cuando se ve una abertura de la misma desde arriba en un estado en el que una subsección de alojamiento está fijada, y la FIG. 11 (B) es una vista del alojamiento con la subsección de alojamiento retirada del estado de la FIG. 11 (A).

[FIG. 12]. La FIG. 12 es una vista de la abertura de la FIG. 11(B) vista desde arriba.

[FIG. 13]. La FIG. 13 es una vista de un cuerpo principal de agarradera visto desde arriba y en oblicuo junto con componentes periféricos.

[FIG. 14]. La FIG. 14 es una vista del cuerpo principal de agarradera visto desde arriba junto con componentes periféricos.

[FIG. 15]. La FIG. 15 es una vista en sección en alzado lateral que muestra una porción trasera del alojamiento de una motocicleta según una segunda realización junto con componentes periféricos.

[FIG. 16]. La FIG. 16 es una vista en perspectiva de una porción trasera del alojamiento vista desde arriba y en oblicuo.

[FIG. 17]. La FIG. 17 es una vista en alzado lateral que muestra una porción trasera del alojamiento de una motocicleta según una tercera realización junto con componentes periféricos.

[FIG. 18]. La FIG. 18 es una vista de la porción trasera del alojamiento vista desde arriba.

[FIG. 19]. La FIG. 19 (A) es una vista de una placa de división vista desde arriba y hacia delante, la FIG. 19 (B) es una vista de la placa de división vista desde atrás y hacia abajo, y la FIG. 19(C) es una vista en perspectiva de la placa de división vista sustancialmente desde arriba.

Realizaciones preferentes de la invención

En lo sucesivo, se describirán realizaciones de la presente invención, con referencia a los dibujos. Por cierto, a menos que se indique otra cosa, las expresiones de direcciones tales como hacia delante, hacia atrás, hacia la izquierda, hacia la derecha, hacia arriba y hacia abajo serán las mismas que las relativas al chasis de vehículo. Además, en los dibujos el signo de referencia DEL indica la dirección hacia delante del chasis de vehículo, la referencia ARRIBA indica la dirección hacia arriba del chasis de vehículo, y el signo de referencia IZQ indica la dirección izquierda del chasis de vehículo.

Primera realización

La FIG. 1 es una vista en alzado lateral izquierda de una motocicleta, según una primera realización de la presente invención.

La motocicleta (vehículo tipo motocicleta) es un vehículo a motor de tipo escúter que tiene un suelo escalonado 68 del tipo de suelo inferior sobre el cual un pasajero sentado en un asiento de pasajero (en lo sucesivo denominado como asiento) 10 pone los pies. La motocicleta 1 tiene una rueda delantera 2 en una porción delantera de un chasis de vehículo F (FIG. 2), y una rueda trasera 3 que es una rueda motriz soportada por rotación en un motor oscilante unitario U (unidad de potencia oscilante unitaria) dispuesto en una porción trasera del vehículo. El chasis de vehículo F está cubierto con una cubierta de carrocería C realizada en resina.

La FIG. 2 es una vista en alzado lateral izquierda que muestra la estructura interna de la motocicleta 1, la FIG. 3 es una vista en alzado lateral que muestra la estructura interna de la motocicleta 1; y la FIG.4, es una vista en perspectiva del chasis de vehículo F. Aquí, en las FIGS. 2 y 3, se ilustra un estado en el que se ha eliminado parcialmente la cubierta de carrocería de vehículo C.

Como se muestra en las FIGS. 2 a 4, el chasis de vehículo F está formado conectando una pluralidad de tubos o conductos hechos de metal interconectados por soldadura. Un cuadro principal 11 tiene una pipa de dirección 12 provista en una porción delantera y un par de tubos inferiores izquierdo y derecho 13, 13 que se extienden hacia atrás y hacia abajo desde la pipa de dirección 12 y que se extienden a continuación hacia atrás sustancialmente en horizontal, y extendiéndose hacia arriba y a hacia atrás en las porciones traseras. El cuadro principal tiene, además, un par de carriles de asiento izquierdo y derecho 14, 14 que se extienden hacia arriba y hacia atrás desde porciones inferiores de los tubos inferiores 13, 13 a una porción trasera del vehículo, y un par de tubos superiores izquierdo y derecho 15, 15 que se extienden hacia abajo y hacia atrás sobre los tubos inferiores 13, 13 desde la pipa de dirección 12 y conectados a los carriles de asiento 14, 14.

Los tubos inferiores 13, 13 tienen una porción de extensión hacia abajo 70 conectada en una porción delantera de los mismos al tubo delantero 12 y extendiéndose hacia detrás y hacia abajo, una porción de extensión horizontal 71 que se extiende sustancialmente en horizontal hacia atrás desde un extremo inferior de la porción de extensión hacia abajo 70, y una porción de extensión hacia arriba y en oblicuo 72 que se extiende hacia arriba y hacia atrás desde un extremo trasero de la porción de extensión horizontal 71.

Como se muestra en la FIG. 4, el cuadro principal 11 tiene travesaños que interconectan los cuadros izquierdo y derecho. Los travesaños incluyen un travesaño superior delantero 16 que interconecta porciones superiores de las porciones de extensión hacia abajo 70, 70 de los tubos inferiores 13, 13 y un travesaño delantero 17 que interconecta porciones inferiores de las porciones de extensión hacia abajo 70, 70. El travesaño incluye, además, un travesaño de porción horizontal 18 que interconecta las porciones de extensión horizontal 71, 17 de los tubos inferiores 13, 13, un travesaño superior 19 que interconecta los tubos superiores 15, 15, y un travesaño intermedio 20 que interconecta los carriles de asiento 14, 14. Los travesaños incluyen, además, un travesaño trasero 21 que interconecta porciones traseras de los carriles de asiento 14, 14. El travesaño de porción horizontal 18 está conectado a las porciones de extensión horizontal 71, 71 por empernado.

Un par de anclajes escalonados en tándem izquierdo y derecho 22, 22 están provistos en una porción superior de las porciones oblicuas de extensión hacia delante 72, 72 de los tubos inferiores 13, 13, de tal manera que se extienden hasta los lados exteriores en la dirección de anchura del vehículo. Un cuadro delantero de tipo jaula 24 está conectado a una cara delantera la pipa de dirección 12, y soporta lámparas, la cubierta de carrocería de vehículo C y demás sobre sí misma.

Asimismo, una par de cuadros escalonados izquierdo y derecho 23 (FIGS. 2 y 3) están provistos sobre lados exteriores del cuadro principal 11 y conectados a los tubos inferiores 13, 13 para extenderse en la dirección hacia delante y hacia atrás, y soportar el suelo escalonado 68 sobre los mismos desde abajo.

Como se muestra en FIGS. 1 a 3, un sistema de dirección para dirigir la rueda delantera 2 incluye un eje de dirección (no mostrado) soportado para desplazamiento giratorio en la pipa de dirección 12, y un manillar 25 conectado a una porción superior del eje de dirección. El eje de dirección está conectado en extremo inferior del mismo a un par de horquillas delanteras izquierda y derecha 26, 26, y la rueda delantera 2 está soportada para rotación sobre un extremo inferior de las horquillas delanteras 26, 26 y está dirigida por una operación del manillar 25.

El motor oscilante unitario U es de un tipo oscilante unitario en el que un motor E y una caja de transmisión M en la que una transmisión continuamente variable de tipo correa está alojada están integrados y tiene también una función como brazo oscilante que soporta la rueda trasera 3 sobre el mismo. El motor oscilante unitario U está conectado a una porción trasera de los tubos inferiores 13, 13 a través de un miembro de conexión 27 conectado a su porción delantera, y puede oscilar hacia arriba y hacia abajo alrededor de un pivote 28 provisto en el miembro de conexión 27. Cabe resaltar que el miembro de conexión 27 está conectado en un extremo delantero del mismo a una porción trasera de los tubos inferiores 13, 13 a través de un par de porciones de soporte de unidad de potencia izquierda y derecha 85, 85.

El motor E es un motor de un solo cilindro y de cuatro tiempos refrigerado por agua, y está dispuesto de tal manera que la línea axial de cilindro 29 se extiende hacia delante, sustancialmente en horizontal. El motor E está configurado acoplando un cilindro 31 y una culata (véase FIG. 3) a una superficie delantera de una caja de cigüeñal 30 dispuesta en una porción delantera del motor oscilante unitario U.

La caja de transmisión M se extiende hacia atrás pasando por el lado izquierdo de la rueda trasera 3 desde una porción trasera de la caja de cigüeñal 30. Una porción de brazo 33 (FIG. 3) está provista en una porción trasera de la caja de cigüeñal 30 y se extiende hacia atrás pasando por el lado derecho de la rueda trasera 3. La rueda trasera 3 está soportada sobre un eje 3A provisto entre una porción trasera de la caja de transmisión M y una porción trasera de la porción de brazo 33. La potencia del motor E es transmitida a la rueda trasera 3 a través de la transmisión continuamente variable.

Un par de suspensiones traseras izquierda y derecha 34, 34 se extienden entre los extremos traseros de la caja de transmisión M y la porción de brazo 33 y los carriles de asiento 14, 14.

En una cara superior de la caja de transmisión M, está provista una caja de filtro de aire 35 (FIGS. 1 y 2) para aspirar el aire exterior. La caja de filtro de aire 35 está conectada a un cuerpo de mariposa 36 (FIG. 3) conectado a un orificio de admisión en una cara superior de la culata 32 por un tubo de conexión que no se muestra.

Un tubo de escape 37 está conectado a un orificio de escape en una cara inferior de la culata 32 se extiende hacia atrás pasando por debajo del motor E, y está conectado a un silenciador 38 (FIG. 3) fijado al lado exterior (lado derecho) de la porción de brazo.

Un caballete principal 39 está provisto en una porción inferior de una porción inferior de la caja de transmisión M y puede soportar el vehículo en un estado erigido hacia arriba.

El depósito de combustible 40 para alojar un combustible para el motor E está constituido para tener en la cara delantera del mismo lo largo de las porciones de extensión hacia abajo 70 del tubo inferior 13 y en una cara trasera del mismo a lo largo del tubo inferior 15 visto en alzado lateral. En la dirección hacia arriba y hacia abajo, el depósito de combustible 10 se extiende a lo largo hacia arriba y hacia abajo desde el lado trasero de una porción inferior de la pipa de dirección 12 hasta la proximidad de la porción de extensión horizontal 71 del tubo inferior 13. El depósito de combustible 40 está dispuesto de manera inclinada hacia delante entre los tubos inferiores izquierdo y derecho 13, 13.

En un espacio bajo una porción delantera del depósito de combustible 40 inclinado hacia delante, está provisto un radiador de placas 41 para enfriar el agua de refrigeración para el motor E. Un par de tubos de agua de refrigeración 42 (FIG. 2) interconectan el radiador 41 y el motor E y se extienden desde una porción del lado izquierdo del radiador 41. Además, los tubos de agua de refrigeración 42 se extienden hacia atrás por debajo del cuadro escalonado 23 (FIG. 2) en el lado izquierdo (un lado) del vehículo y están conectados al motor E pasando por el lado interior del tubo inferior 13. Un caballete lateral 47 está fijado a la porción de extensión horizontal 71 del lado izquierdo.

Un depósito de expansión 46 (FIG. 3) para alojar parte del agua de refrigeración para el radiador 41 está dispuesto bajo el cuadro escalonado 23 en el lado derecho (el otro lado) del vehículo por detrás del radiador 41. Además, un bote 43 (FIG. 14) para la absorción del combustible evaporado del depósito de combustible 40 está

provisto bajo el cuadro escalonado 23 en el lado derecho detrás del depósito de expansión 46.

Un alojamiento 44 (FIGS. 2 y 3) para alojar un artículo está fijada a los carriles de asiento 14, 14, a través de anclajes de caja 80, 80 FIG. 4) provistos en los carriles de asiento 14, 14. Este alojamiento 44 está dispuesto entre los carriles de asiento 14, 14 y se extiende hacia atrás y hacia arriba a lo largo de los carriles de asiento 14, 14 desde la proximidad de una porción trasera del depósito de combustible a por encima de la caja de transmisión M. El alojamiento 44 está formado como un miembro unitario por moldeo de resina desde una porción delantera de alojamiento 44A dispuesta entre el depósito de combustible 40 y la porción de extensión hacia arriba en oblicuo 72 del tubo inferior 13 y una porción de alojamiento trasera 44B dispuesta por encima del motor oscilante unitario U.

El alojamiento 44 está abierto en una cara superior sobre una longitud global de la misma, y la abertura de la misma, y esta abertura se cierra mediante el asiento 10 (FIG. 1) para un pasajero de manera que se puede abrir y cerrar. El alojamiento 44 está formado en forma de caja con fondo abierto en la porción superior de la misma debajo del asiento. El asiento 10 incluye un asiento delantero 10A sobre el cual se sienta el conductor, y un asiento trasero 10B que está formado con un nivel más alto que el asiento delantero 10A y sobre el cual se sienta el pasajero.

En una porción trasera de los carriles de asiento 14, 14 detrás del alojamiento 44, está fijada una agarradera 48.

Como se muestra en la FIG. 1 la cubierta de carrocería C incluye: una cubierta delantera 50 que cubre el lado delantero 12 desde los lados izquierdo y derecho delanteros y se extiende hacia abajo enfrente de la porción de extensión hacia abajo 70; una cubierta inferior delantera 51 (FIGS. 2 y 3) conectada a una porción inferior de la cubierta delantera 50. La cubierta de carrocería de vehículo C incluye, además, una cubierta superior 52 conectada a una porción superior de la cubierta delantera 50 por debajo del manillar 25 y cubierta interior superior 53 conectada a porciones de borde izquierda y derecha de la cubierta delantera 50 y que cubre los tubos superiores 15, 15 y la porción de extensión hacia abajo 70 desde el lado trasero y desde lados laterales. La cubierta de carrocería de vehículo C incluye, además, un par de cubiertas interiores inferiores izquierda y derecha 54, 54 que están conectadas al borde inferior de la cubierta interior superior 53 y que cubren los tubos superiores 15, 15 y la porción de extensión hacia abajo 70. La cubierta de carrocería de vehículo C incluye, además, un par de cubiertas escalonadas izquierda y derecha 55, 55 conectadas a una porción inferior de la cubierta delantera 50 y un borde inferior de las cubiertas interiores inferiores 54, 54, y que cubren los cuadros escalonados 23, 23 por encima. La cubierta de carrocería de vehículo C incluye, además, un par de faldas de suelo delanteras izquierda y derecha 56, 56 conectadas a una porción inferior de la cubierta delantera 50 y una porción inferior de las cubiertas escalonadas 55, 55 y que cubren los cuadros escalonados 23, 23 por los lados laterales. La cubierta de carrocería de vehículo C incluye, además, un par de faldas de suelo traseras izquierda y derecha 57, 57 y que se extienden hacia atrás en continuidad con las faldas de suelo delanteras 56, 56 y que cubren los tubos inferiores 13, 1, y una cubierta inferior 58 para cubrir las porciones de extensión horizontal izquierda y derecha 71, 71 por debajo. La cubierta de carrocería de vehículo C incluye además, un par de cubiertas laterales de carrocería izquierda y derecha 59, 59 conectadas a las cubiertas interiores inferiores 54, 54 y las cubiertas escalonadas 55, 55 y que cubren el alojamiento 44 y los carriles de asiento 14, 14 desde los lados por debajo del asiento 10. La cubierta de carrocería de vehículo C incluye, además, una cubierta de cola 60 conectada a una porción trasera de las cubiertas laterales de carrocería 59, 59.

En la parte inferior de las cubiertas escalonadas izquierda y derecha 55, 55, están formados los suelos escalonados 68 sobre los cuales el conducto sentado en el asiento delantero 10A pone los pies

En una porción delantera de la cubierta delantera 50, está provisto un parabrisas 61 que se extiende hacia arriba y hacia atrás. Un faro delantero 62 está provisto en el extremo delantero de la cubierta delantera 50, y un par de luces intermitentes izquierda y derecha 63 están provistos en continuidad con una porción superior del faro delantero 62. Una garnición 64 en forma de plato 64 está provista entre el faro delantero 62 y el parabrisas 61.

Un guardabarros delantero 65 está provisto sobre las horquillas delanteras 26, 26 u cubre la rueda delantera 2 por encima. Un guardabarros trasero 66 está provisto por debajo de las cubiertas laterales de carrocería 59, 59 y cubre la rueda trasera 3 por encima.

Un par de escalones en tándem reclinables 67 (FIG. 1) están soportados en los anclajes escalonados en tándem 22, 22 y recibe los pies de un pasajero en la lámina trasera 10B colocada sobre los mismos.

Ahora, se describe una estructura de una porción trasera de la carrocería de vehículo.

La FIG. 5 es una vista de una porción trasera de la carrocería de vehículo vista desde arriba. En la FIG. 5, está indicada una estructura interna del chasis de vehículo F y otros por líneas continuas, y un equipo exterior tal como la cubierta de carrocería de vehículo C, alojamiento 44 y la agarradera 48 está indicada por una línea larga alternativa y dos líneas de puntos cortas. La FIG. 6 es una vista en sección en alzado lateral que muestra el alojamiento 44 junto con componentes periféricos. La FIG. 7 (A) es una vista en perspectiva del alojamiento 44

visto de manera oblicua hacia arriba junto con componentes periféricos La FIG. 7(B) es una vista del alojamiento 44 y componentes periféricos en un estado en el que una placa de división 662 descrita en lo sucesivo se elimina del estado de la FIG. 7(A).

Como se muestra en la FIG. 5, los dos carriles de asiento izquierdo y derecho 14, 14 están formados cada uno a partir de un solo tubo metálico y se extienden a los lados exteriores en la dirección de anchura del vehículo hacia la parte trasera de la carrocería de vehículo de manera que la distancia entre los carriles de asiento 14, 14 se expanda hacia la parte trasera. En consecuencia, una porción delantera del alojamiento 44 dispuesta entre los carriles de asiento 14, 14 se realiza relativamente pequeña para facilitar el posicionamiento de los pies del conductor en el suelo al tiempo que la anchura del alojamiento 44 se engrosa hacia atrás para que se pueda asegurar un espacio de alojamiento de mayor anchura.

La porción de alojamiento delantera 44A del alojamiento 44 está extendida hacia abajo enfrente del travesaño intermedio 20 que interconecta los carriles de asiento 14, 14 en una posición intermedia en la dirección hacia delante y hacia atrás. La porción de alojamiento delantera 44A forma una sección de alojamiento que puede alojar un único casco HL1 en su interior como se observa en la FIG. 6.

Una batería 651 (FIGS. 5 y 6) está dispuesta por debajo de la porción de alojamiento delantera 44A y por encima del travesaño de porción horizontal 18, que interconecta los tubos inferiores 13, 13 (FIG. 4), y sirve como fuente de alimentación de energía a los componentes. Esta disposición de batería puede contribuir a la concentración de la masa de la motocicleta 1 porque la batería 651 está situada en una posición intermedia en la dirección hacia delante y hacia atrás como se observa en vista en planta superior del vehículo. Cabe resaltar que una cubierta amovible 652 (FIG. 6) para permitir el acceso a la batería 651 está fijada a una placa inferior de la porción de alojamiento delantera 44A mediante un perno de manera que, retirando la cubierta 652, se puede llevar a cabo con facilidad una operación de mantenimiento o de sustitución.

La porción de alojamiento trasera 44B del alojamiento 44 está extendida hacia abajo por detrás del travesaño intermedio 20 y forma una sección de alojamiento de casco en la que un único casco HL2 puede ser alojado. La porción de alojamiento trasera 44B tiene un fondo elevado 655 provisto detrás de la sección de alojamiento de casco 655 con una diferencia de nivel desde el suelo de la sección de alojamiento de casco y que se extiende hacia atrás.

Una porción de pared 656 (FIGS: 7(A) y 7(B)) que forma la diferencia de nivel está formada sobre una pared que está curvada de manera convexa hacia atrás como se ve en la vista en planta superior. Dicho de otro modo, la porción de pared 656 está formada con una forma con la que, cuando el casco HL2 está alojado en la porción de alojamiento trasera 44B, la porción de pared 656 se extiende a lo largo de un borde exterior del casco HL2.

El fondo elevado 655 se extiende en horizontal hacia atrás desde un borde superior de la porción de pared 656 sobre una anchura global de la porción de alojamiento trasera 44B y que se eleva, en un borde trasero de la misma, hacia arriba para formar una pared trasera 44R (FIGS. 7(A) y 7(B) de la porción de alojamiento trasera 44B. En consecuencia, una porción de alojamiento abierta hacia arriba 661 que está abierta hacia arriba y tiene un fondo relativamente poco profundo puede formarse entre la sección de alojamiento de casco de la porción de alojamiento trasera 44B y la pared trasera 44R.

Como se muestra en la FIG. 7(A), una placa de división 662 está provista en un estado erguido hacia arriba en la proximidad de un borde delantero del fondo elevado 655 y se extiende en la dirección de anchura del vehículo para que divida la porción de alojamiento trasera 44B en porciones delantera y trasera. Mediante la división, la porción de alojamiento abierta hacia arriba 661 se puede hacer espacios dedicados para artículos pequeños apropiados para alojar un artículo relativamente pequeño tal como una bolsa. En este caso, si un artículo de una forma sustancialmente cuadrada que tiene un grosor relativamente pequeño tal como un maletín está alojado, entonces el artículo puede ser guardado en un lugar de una gran área en el lado de abertura del alojamiento 44 utilizando el fondo elevado 655 que proporciona la diferencia de nivel.

Asimismo, la placa de división 663 descrita anteriormente está provista de manera amovible por carriles izquierdo y derecho 663, 663 provistos en las paredes laterales izquierda y derecha del alojamiento 44. De este modo, la placa de división 662 puede ser retirada para expandir el espacio de alojamiento hasta un espacio de alojamiento que es mayor en la dirección hacia delante y hacia atrás como se ve en la FIG. 7(B).

La FIG. 8 es una vista de una porción trasera del alojamiento 44 vista por detrás junto con componentes periféricos; LA FIG. 9 es una vista de la porción trasera del alojamiento 44 de la FIG. 8 vista desde el lado izquierdo; y la FIG. 10 es una vista en sección en alzado lateral de la porción trasera del alojamiento 44 mostrada en la FIG. 9.

Como se muestra en las FIGS. 8 a 10, los dos carriles de asiento izquierdo y derecho 14, 14 se extienden a proximidad de un extremo trasero del alojamiento 44 que pasa por los lados de la porción de alojamiento trasera 44B como se ve en la vista en alzado lateral de la carrocería de vehículo y están interconectados por el

travesaño trasero 21 que pasa por debajo del fondo elevado 655. El travesaño trasero 21 incluye tubos 21A y 21B realizado en metal y provistos en una relación espaciada entre sí en la dirección hacia delante y hacia atrás, y placas verticales 21C realizadas en metal y que se extiende hacia adelante y hacia atrás entre los tubos 21A y 21B para conectar los tubos 21A y 21B. El travesaño trasero 21 incluye, además, una placa puente 21D realizada en metal y que se extiende hacia delante y hacia atrás con una anchura predeterminada a lo largo de una cara superior de las placas verticales 21C para conectar los tubos 21A y 21B sustancialmente en horizontal. El travesaño trasero 21 está configurado para unir los tubos 21A y 21B, las placas verticales 21C y la placa puente 21D por soldadura o similar. En consecuencia, el travesaño trasero 21 está formado como un travesaño que tiene una rigidez superior a la de un travesaño configurado a partir de un único miembro de tubo.

Mediante la configuración descrita anteriormente, los carriles de asiento 14, 14 no sobresalen hacia atrás más allá del alojamiento 44, y el crecimiento del chasis de vehículo F hacia la parte trasera del alojamiento 44 se puede suprimir. En consecuencia, al tiempo que el espacio para el alojamiento 44 está asegurado, el crecimiento hacia atrás del chasis de vehículo F se suprime, consiguiendo de este modo tanto la seguridad del espacio de alojamiento como la miniaturización del chasis de vehículo F.

La agarradera 48 (FIGS. 7(A) y 7(B) a la FIG. 9) está formada en forma de U que se extiende a lo largo de un borde trasero del asiento trasero 10B y está abierta hacia delante, y funciona como un miembro de agarre que está agarrado por un pasajero sentado en el asiento trasero 10B. La agarradera 48 tiene un par de porciones de brazo izquierda y derecha 48A, 48A que se extienden hacia delante, y una porción de conexión 48B que conecta las porciones de brazo 48A, 48A entre sí.

La agarradera 48 tiene un cuerpo principal de agarradera 311 fijado a los carriles de asiento 14, 14 a través de cartelas de soporte de agarradera (en lo sucesivo denominada como cartelas) 301 están unidas a una cara superior de una porción trasera de los carriles de asiento 14 por soldadura y están formadas con forma de una caja que se extiende hacia atrás y hacia arriba en la dirección hacia delante y hacia atrás del vehículo. Una porción de placa superior 303 de las cartelas 301 está formada como una placa inclinada que se extiende de manera lineal hacia atrás y hacia arriba, y porciones roscadas hembras (porciones de objetos de fijación) 303A y 303B para la fijación de la agarradera están provistas en una relación separada hacia delante y hacia atrás entre sí en la porción de placa superior 303.

Asimismo, como se muestra en la FIG. 9, el cuerpo principal de agarradera 311 incluye en una sola pieza porciones de fijación izquierda y derecha 314, 314 (FIGS. 8 y 9) extendidas hacia abajo desde una porción delantera de una porción de placa inferior 312 de una forma de U abierta hacia arriba. El cuerpo principal de agarradera 311 está fijado al chasis de vehículo F montando las porciones de fijación 314, 314 desde arriba dentro de las porciones roscadas hembras (porciones de objetos de fijación) 303A y 303B (FIG. 4) de las cartelas 301 con pernos (miembros de fijación) 335, 335 y fijando los pernos 335, 335 a las tuercas 337, 337 unidas a la cara trasera de la porción de placa superior 303.

En consecuencia, la agarradera 48 está fijada al chasis de vehículo F solo por las porciones de fijación 314, 314 provistas en una porción delantera de las dos porciones de brazo izquierda y derecha 48A, 48A.

La figura 10 es una vista en sección en alzado lateral que muestra una porción trasera del alojamiento 44 junto con componentes periféricos. Como se muestra en la FIG. 10 una abertura 44K está provista en la pared trasera 44R del alojamiento 44 de manera que se abre hacia arriba. Una subsección de alojamiento 671 en forma de una caja abierta hacia arriba está montada en la abertura 44K para cerrar la abertura 44K.

La FIG. 11(A) es una vista de la abertura 44K del alojamiento 44 vista desde arriba en un estado en el que la subsección de alojamiento 671 está fijada, y la FIG. 11(B) es una vista de la abertura 44K del alojamiento 44 con la subsección de alojamiento 671 retirada del estado ilustrado en la FIG. 11(A). La FIG. 12 es una vista de la abertura 44K de las FIG. 11(B) vista desde delante.

Como se muestra en las FIGS. 11(A) y (B) y la FIG. 12, la abertura 44K incluye en una sola pieza una abertura delantera rectangular 44K1 (FIG. 12) y una abertura superior sustancialmente rectangular 44K2 (FIGS. 11(A) y 11(B)). La abertura delantera 44K1 está formada en la pared trasera 44R del alojamiento 44 y está abierta hacia delante, y la abertura superior 44K2 está formada en el fondo elevado 655 y está abierta hacia arriba. La abertura superior 44K2 está contigua con la misma anchura a un borde inferior de la abertura delantera 44K1.

Como se muestra en la FIG. 1, la subsección de alojamiento 671 incluye en una sola pieza un cuerpo principal de caja 672 abierta hacia arriba, insertada en la abertura delantera 44K1 y sobresaliente hacia atrás más allá de la abertura 44K, y una parte de reborde 673 que se extiende en una porción delantera del cuerpo principal de caja 672. El cuerpo principal de caja 672 está detenido por la porción de reborde 673 para que no pueda salir hacia atrás de la abertura 44K y la posición fijada del cuerpo principal de caja 672 está situada en el alojamiento 44. Además, una placa inferior 671A de la subsección de alojamiento 671 tiene una porción sobresaliente 671A1 que sobresale hacia delante más allá de una placa superior 671B de la subsección de alojamiento 671 para que la abertura superior 44K2 esté cerrada con la porción sobresaliente 671A1.

De esta manera, la abertura 44K provista en el extremo trasero del alojamiento 44 está formada para abrirse hacia delante y hacia arriba y se cierra con la subsección de alojamiento 671, y la subsección de alojamiento 671 forma un espacio de alojamiento que está crecido hacia atrás más allá de la abertura 44K y se abre hacia arriba.

En este caso, puesto que la subsección de alojamiento 671 sobresale hacia atrás más allá del alojamiento 44, el espacio de alojamiento se puede expandir usando el espacio por detrás del alojamiento 44. Más en particular, el alojamiento se puede expandir hacia atrás usando el espacio formado entre el alojamiento 44 y la unidad de lámparas traseras 91 dispuesta detrás del alojamiento 44.

La placa inferior 671A de la subsección de alojamiento 671 tiene la porción sobresaliente 671 que sobresale hacia delante más allá de la placa superior 671B de la subsección de alojamiento 671, y la porción sobresaliente 671A1 cubre la abertura superior 44K2. Por lo tanto, se puede formar un espacio de alojamiento que tiene una cara inferior plana con la subsección de alojamiento 671 para que un artículo pueda ser introducido y sacado con facilidad en o del espacio de alojamiento en la dirección hacia delante y hacia atrás. En la subsección de alojamiento 671, se pueden alojar accesorios TL (FIGS. 7(A) y 7(B) tales como, por ejemplo, una herramienta transportada por el vehículo o un documento.

Agujeros de fijación por grapas 44S, 44S (FIG. 12) están provistos en una relación separada entre sí hacia la izquierda y hacia la derecha adyacente a un borde superior de la abertura delantera 44K1 en la pared trasera 44R del alojamiento 44. Además, un par de anclajes izquierdo y derecho 44U, 44U (FIG. 11(B) están provistos sobre el fondo elevado 655 del alojamiento 44 para que sobresalgan dentro de la abertura delantera 44K1 y tengan agujeros de fijación por grapas 44T, 44T. La subsección de alojamiento 671 está fijada por grapas al alojamiento 44 usando los agujeros de fijación por grapas 44S, 44S, 44T, 44T.

Para las grapas (en la presente configuración, cuatro grapas) 93 para la fijación por grapas, se usa una grapa de resina conocido (miembro de fijación) que se pueden montar y desmontar fácilmente de manera apropiada, y la subsección de alojamiento 671 se puede montar y desmontar fácilmente. Cabe resaltar que las grapas 93 se pueden usar para el miembro de enclavamiento, pero se puede usar un miembro de enclavamiento o un miembro de fijación distinto de una grapa.

Además, en la presente configuración, la subsección de alojamiento 671 se fija mediante las dos grapas izquierda y derecha 93, 93 que se extienden en la dirección hacia delante y hacia atrás y las dos grapas izquierda y derecha 93, 93 que se extienden en la dirección hacia arriba y hacia abajo en perpendicular a la dirección axial de las grapas 93, 93. Por lo tanto, el desplazamiento hacia arriba o hacia abajo y el desplazamiento hacia la izquierda o hacia la derecha de la subsección de alojamiento 671 se pueden prevenir de manera apropiada.

Además, la porción de reborde 673 que configura un borde periférico de una porción delantera de la subsección de alojamiento 671 está formada en una relación de solapamiento con un borde periférico de la abertura 44K, y la subsección de alojamiento 671 está fijada desde el lado del alojamiento 44. Por lo tanto, incluso si la abertura 44K que es amplia está formada sobre el alojamiento 44, la rigidez de la pared trasera 44R de la abertura 44K puede estar asegurada. Además, puesto que la propia subsección de alojamiento 671 tiene una forma tridimensional, es de rigidez superior, e incluso si la pared trasera 44R del alojamiento 44 es de grosor reducido para conseguir la reducción de peso, la función no se degrada.

Como se muestra en la FIG. 10, en la presente configuración el travesaño trasero 21 se extiende por debajo de la abertura 44K del alojamiento 44, y la placa puente 21D que conecta sustancialmente en horizontal los dos tubos delantero y trasero 21A y 21B del travesaño trasero 21 está posicionada por debajo de la abertura superior 44K2.

Una sección de identificación 95 (FIG. 11(B) sobre la cual se describe información de identificación para identificar el vehículo, está provista sobre una cara superior de la placa puente 21D. En un estado en el que la subsección de alojamiento 671 está retirada como se muestra en la FIG. 11(B), la sección de identificación 95 está expuesta e la abertura superior 44K2 y se puede confirmar visualmente desde arriba.

En consecuencia, en la motocicleta 1 del tipo de cubierta completa en la que el chasis de vehículo F está cubierto por la cubierta de carrocería de vehículo C y el alojamiento 44, es posible confirmar visualmente la sección de identificación 95 provista en el chasis de vehículo F por simple retirada de la subsección de alojamiento 671. Cabe resaltar que huecos para reducción de peso están provistos a la izquierda y la derecha de la sección de identificación 95 de la placa puente 21D.

En el estado en el que la subsección de alojamiento 671 está retirada, la cara trasera de la unidad de lámparas traseras 91 detrás del alojamiento 44 está expuesta desde la abertura delantera 44K1 como se ve en la FIG. 12. Por lo tanto, a las bombillas 96 (en la presente configuración, cuatro bombillas 96), líneas de cableado y otros en la cara trasera de la unidad de lámparas traseras 91 se puede acceder fácilmente. En consecuencia, se puede

llevar a cabo fácilmente una operación de mantenimiento tal como una operación de sustitución de una bombilla 96. Cabe resaltar que las bombillas 96 se usan para una lámpara de freno que se enciende durante una operación de parada y las lámparas intermitentes

- 5 La FIG. 13 es una vista del cuerpo principal de agarradera 311 visto en oblicuo hacia arriba junto con componentes periféricos, y la FIG. 14 es una vista del cuerpo principal de agarradera 311 visto desde arriba.

10 Como se muestra en las FIGS. 13 y 14, un borde delantero de la porción de placa inferior 312 del cuerpo principal de agarradera 311 se extiende en una forma de U que está abierta hacia arriba como se ve en vista en planta superior. Una placa de cierre de asiento 373 de un mecanismo de bloqueo 372 para bloquear el asiento 10 está fijada a una porción central en la dirección hacia la izquierda y hacia la derecha del borde delantero de la porción de placa inferior 312 por un par de pernos izquierdo y derecho 371, 371.

15 La placa de cierre de asiento 373 tiene en una sola pieza una porción de placa de fijación 373A fijada en la proximidad del borde delantero de la porción de placa delantera 312 por los pernos 371, 371 y un cuerpo principal de placa 373B curvado y que se extiende hacia abajo desde un borde delantero de la porción de placa de fijación 373A. Partes mecánicas del mecanismo de bloqueo 372 están fijadas al cuerpo principal de placa 373B para configurar un cierre de asiento (asimismo denominado mecanismo de cierre de asiento).

20 El mecanismo de bloqueo 372 que incluye el cuerpo principal de placa 373B está provisto usando un espacio formado entre el borde delantero del cuerpo principal de agarradera 311 y la subsección de alojamiento 671 como se muestra en la FIG. 10.

25 Fijando el mecanismo de bloqueo 372 a la agarradera 48 de esta manera, no es necesario disponer el chasis de vehículo F en la posición en comparación con una configuración alternativa en la que un mecanismo de bloqueo del tipo descrito está fijado al chasis de vehículo F. En consecuencia la compactación del chasis de vehículo F y la disposición circundante del mecanismo de bloqueo 372 y la subsección de alojamiento 671 se pueden anticipar, y la compactación detrás del alojamiento 44 se puede anticipar.

30 Además, puesto que la placa de cierre de asiento 373 está situada detrás del travesaño trasero 21 como se ve en la vista en planta superior mostrada en la FIG. 14, la placa de cierre de asiento 373 no constituye un ejemplo cuando la sección de identificación 91 provista en el travesaño trasero 21 está confirmada visualmente desde arriba.

35 Además, en la presente configuración, un trinquete de engrane 375 para engranarse con el asiento 10 está dispuesto en el espacio formado entre el cuerpo principal de placa 373B y el cuerpo principal de agarradera 311. Por esta configuración, es posible hacer que el acceso al trinquete de engrane 375 sea difícil por arriba.

40 Como se ha descrito anteriormente, según la presente realización, en la configuración en la que la abertura 44K está provista en la pared trasera 44R del alojamiento 44 que se abre y cierra mediante el asiento 10 para un ocupante como se muestra en la FIG. 10, está provista la subsección de alojamiento 671 que está en forma de una caja abierta hacia arriba y está montada de manera a cerrar la abertura 44K y sobresalir hacia atrás más allá de la abertura 44 K. Por lo tanto, el espacio de alojamiento puede estar formado en una forma complicada. Además, el espacio de alojamiento puede expandirse con tal configuración sencilla y fácil para que la subsección de alojamiento 671 esté fijada a la abertura 44K del alojamiento 44 y con un número reducido de piezas.

45 Además, la placa inferior 671A de la subsección de alojamiento 671 tiene la porción sobresaliente 671A1 que sobresale hacia delante más allá de la placa superior 671B de la subsección de alojamiento 671, y el travesaño trasero 21 se extiende por debajo de la porción sobresaliente 671A1. Además, la sección de identificación 95 (FIG. 11(B)) para la identificación de la motocicleta 1 está provista en una posición del travesaño trasero 21 en la que se solapa con la porción sobresaliente 671A1 como se ve en la vista en planta superior de la carrocería de vehículo. Por lo tanto, si la subsección de alojamiento 671 está retirada, entonces se puede llevar con facilidad la confirmación de la sección de identificación 95. Además, en un estado de uso normal en el que tal confirmación de la sección de identificación en el que tal confirmación de la sección de identificación 95 no es necesaria, se evita que la sección de identificación 95 esté expuesta por la subsección de alojamiento 671, y se mejora el aspecto.

50 Además, puesto que el travesaño trasero 21 interconecta los carriles de asiento izquierdo y derecho 14, 14 en el extremo más trasero del chasis de vehículo F, la subsección de alojamiento 671 se puede disponer haciendo uso del espacio alrededor del extremo más trasero del chasis de vehículo F. Además, la expansión del espacio de alojamiento y la reducción de la longitud hacia atrás del chasis de vehículo G se pueden anticipar. Si se desea proporcionar además, una sección de alojamiento sobre el guardabarros trasero 66, es necesario hacer que el chasis de vehículo F se extienda hacia atrás para que el guardabarros trasero 66 pueda soportar el peso del material cargado. Sin embargo, con la presente configuración, puesto que la subsección de alojamiento 671 está sujeta por el alojamiento 44, no hay necesidad de hacer que el chasis de vehículo F se extienda hacia atrás. En consecuencia, tanto la seguridad de un espacio de acomodación como la reducción en longitud del chasis de

vehículo F se pueden conseguir, y la compactación y la reducción de peso del vehículo se pueden anticipar.

Además, puesto que la unidad de lámparas traseras 91 está dispuesta y las líneas cableado y el resto (incluyendo las bombillas 96) conectadas a la unidad de lámparas traseras 91 están cableadas detrás de la subsección de alojamiento 671, se puede maximizar el espacio de alojamiento los más posible al tiempo que se evita la interferencia entre el material cargado y las líneas de cableado y el resto por la subsección de alojamiento 671. Además, se puede llevar a cabo el mantenimiento de las bombillas de la unidad de lámparas traseras 91 retirando la subsección de alojamiento 671, y no hay necesidad de proporcionar por separado una tapa de mantenimiento.

Además, se provee la agarradera en forma de U 48 que está abierta hacia arriba, y las porciones de fijación 314, 314 al chasis de vehículo F están provistas en las dos porciones de brazo izquierda y derecha 48A, 48A de la agarradera 48. Además, la porción de conexión 48B que interconecta las dos porciones de brazo izquierda y derecha está dispuesta detrás de la subsección de alojamiento 671, y el mecanismo de de bloqueo 372 que configura un cierre de asiento está provisto en una porción delantera de la porción de conexión 48B. Por lo tanto, en comparación con un caso alternativo en el que el cierre de asiento está fijado al chasis de vehículo F, se puede anticipar la compactación del chasis de vehículo F y la compactación en la parte trasera del alojamiento 44 por la disposición colindante del cierre de asiento y la subsección de alojamiento 671.

Además, puesto que la placa de división 662 está provista enfrente de la subsección de alojamiento 671, un espacio de alojamiento para accesorios que incluye la subsección de alojamiento 671 puede estar asegurado en una relación dividida a partir del espacio de alojamiento principal del alojamiento.

Además, la porción de reborde 673 que configura un borde periférico de una porción delantera de la subsección de alojamiento 671 está fijada al alojamiento 44 en una relación de solapado con un borde periférico de la abertura 44K del alojamiento 44. Por lo tanto, la rigidez de la pared trasera 44R de la abertura 44K se puede mejorar mediante la rigidez de la porción de reborde 673 y la propia subsección de alojamiento 671. En consecuencia, incluso si se reduce el grosor de la pared trasera 44R para conseguir una reducción de peso, la rigidez de una porción trasera del alojamiento 44 se puede mejorar.

Segunda realización

La FIG. 15 es una vista en sección en alzado lateral que muestra una porción trasera del alojamiento 44 de una motocicleta 1 según una segunda realización junto con componentes periféricos, y la FIG. 16 es una vista en perspectiva de la porción trasera del alojamiento 44 visto en oblicuo hacia arriba.

En la segunda realización, una tapa 682 está formada en una sola pieza en una porción superior de la subsección de alojamiento 671 a través de una bisagra 681 realizada en resina y que tiene una línea axial de desplazamiento giratorio en la dirección de anchura del vehículo. La tapa 682 está montado de manera giratoria hacia arriba y hacia abajo por la bisagra 681 de manera que la abertura 44K de la subsección de alojamiento 671 se pueda abrir y cerrar por la tapa 682.

La tapa 682 está conformado de manera que cubre sustancialmente una porción de reborde 673 que se expande en una porción delantera del cuerpo principal de caja 672. Cuando el miembro de caja 682 cubre la porción de reborde 673, un borde periférico de la tapa 682 se ajusta a un borde periférico de la porción de reborde 673 para bloquear la tapa 682. Una porción de maílla 683 para ser agarrada por un usuario está provista en una porción inferior delantera de la tapa 682 para poder llevar a cabo una operación de apertura y cierre con facilidad por el usuario agarrando la porción de manilla 683.

En consecuencia, la subsección de alojamiento 671 puede estar dividida en un espacio de alojamiento independiente, y se puede, además, mejorar la comodidad de uso como caja de accesorios. Además, es posible configurar la subsección de alojamiento 671 para un movimiento de apertura y cierre sin aumentar el número de piezas. Además, puesto que la tapa 682 está bloqueada por ajuste, también se puede simplificar la estructura de bloqueo y es posible una reducción de peso. En consecuencia, además de los diversos efectos de la primera realización, se puede proveer una subclase de alojamiento que se puede abrir y cerrar por una simple configuración, y se puede mejorar, además, la comodidad de uso.

Tercera realización

La FIG. 17 es una vista en sección en alzado lateral que muestra una porción trasera de un alojamiento 44 de una motocicleta 1 según una tercera realización con componentes periféricos, y la FIG. 18 es una vista de la porción trasera del alojamiento 44 visto desde arriba. Además, la FIG.19(A) es una vista de una placa de división 662 vista en dirección hacia arriba y hacia delante, la FIG.19 (B) es una vista de la placa de división 662 vista en la dirección hacia atrás y hacia abajo, y la FIG. 19(C) es una vista en perspectiva vista sustancialmente desde arriba.

En la tercera realización, la placa de división 662 está formada en una configuración de fondo abierta hacia arriba y está configurada como una caja de accesorios dentro de la cual están colocados accesorios tales como documentos. En lo sucesivo, la placa de división 662 se describe en detalle.

Como se muestra en las FIGS. 17 a 19, la placa de división 662 tiene una porción de placa vertical 691 que se puede introducir y sacar de los carriles izquierdo y derecho 663, 663 provistos en paredes laterales izquierda y derecha del alojamiento 44, y una porción de caja con fondo 692 extendida hacia atrás desde la porción de placa vertical 691 y abierta hacia arriba. La porción de placa vertical 691 y la porción de caja con fondo 692 están formadas íntegramente por moldeo de resina.

La porción de placa vertical 691 está montada en los carriles izquierdo y derecho 663, 663 de manera que está erguida en vertical para extenderse en la dirección de anchura del vehículo en el alojamiento 44 en la proximidad de un borde delantero de un fondo elevado 655. De este modo la porción de placa vertical 691 funciona como un miembro de división continuo hacia arriba hasta el borde delantero del fondo elevado 655. La porción de placa vertical 691 está posicionada detrás del borde delantero del fondo elevado 655 como se ve en la vista en planta superior (véase la FIG. 18) y formada en una forma curvada que sobresale hacia atrás. Por lo tanto, la porción de placa vertical 691 puede dividir el espacio de alojamiento enfrente del fondo elevado 655 dentro de un espacio de alojamiento que continua hacia arriba y hacia abajo y dentro y fuera del cual se puede tomar fácilmente un artículo de alojamiento.

Como se muestra en las FIGS. 17 y 18, un trinquete de engrane 656A para engranarse con la porción de placa vertical 691 de la placa de división 662 está provista íntegramente en una porción de pared 656 que configura el borde delantero del fondo elevado 655. Más en particular, el trinquete de engrane 656A sobresale hacia arriba más allá de una placa inferior 671A de una subsección de alojamiento 671 en una porción central en la dirección de anchura del vehículo de la porción de pared 656 y se engrana con una cara delantera de la porción de placa vertical 691. En consecuencia, el movimiento o la deformación de la porción de placa vertical 691 en la dirección hacia delante se pueden suprimir.

En este caso, ya que la placa de división 662 está situada en tres puntos por los carriles izquierdo y derecho 663, 663 y el trinquete de engrane 656A, la fuerza de soporte de la placa de división 662 se puede elevar de manera eficiente.

Como se muestra en la FIG. 17 y las FIGS. 19(A) y 19(B), la porción de caja con fondo 692 está extendida hacia atrás en diferentes cantidades en porciones superior e inferior de la misma, y la mitad inferior de la misma está formada como una porción extendida del lado inferior 696 que está extendida hacia atrás en una relación separada por una distancia fija de la porción de placa vertical 691. Asimismo, la mitad superior de la porción de caja con fondo 694 que está extendida hacia atrás en una relación separada de la porción de placa vertical 691 en una cantidad superior a la de la porción extendida del lado inferior 693.

Cuando un artículo pequeño que es fino (en lo sucesivo denominado como artículo pequeño fino) tal como un documento está colocado dentro de la porción de caja con fondo 692, la porción extendida del lado inferior 693 puede suprimir el movimiento hacia delante o hacia atrás del artículo pequeño fino. Además, como se muestra en la FIG. 19(C), también un par de placas verticales izquierda y derecha 695 para suprimir el movimiento hacia la izquierda o hacia la derecha de un artículo pequeño fino colocado en la porción extendida del lado inferior 693 están provistas íntegramente.

Puesto que la porción extendida del lado inferior 694 es una abertura más ancha que la de la porción extendida del lado inferior 693, se puede colocar un artículo pequeño que sea más ancho que un artículo pequeño fino. Además, puesto que se puede introducir una mano del usuario en la porción extendida del lado inferior 694 con facilidad, se puede sacar con facilidad un artículo pequeño fino colocado en la porción extendida del lado inferior 693 o la porción extendida del lado superior. Además, si un artículo pequeño que no puede ser sacado con facilidad, incluso si una mano de un usuario está introducida, tal como, por ejemplo, un tornillo entonces se puede sacar con facilidad retirando la placa de división 662 e inclinando el alojamiento 44.

De esta manera, asimismo con la presente realización, la placa de división 662 se puede usar como una caja de accesorios que es cómoda de usar. Además, ya que la placa de división 662 está montada de manera amovible, se puede sacar con facilidad un artículo pequeño introducido en el interior retirando la caja de accesorios.

Además, como se muestra en la FIG. 19(B), una pluralidad de (tres en la presente realización) nervaduras 697 están formadas íntegramente en una relación separada entre las mismas en la dirección de anchura del vehículo sobre una porción escalonada 696 formada entre la porción extendida del lado inferior 693 y la porción extendida del lado superior 694. La fuerza de conexión de la porción extendida del lado inferior 693 y la porción extendida del lado superior 694 se puede mejorar mediante las nervaduras 697. Además, la porción extendida del lado inferior 693 está reforzada también por las dos placas verticales izquierda y derecha 695 en la porción extendida del lado inferior descrita anteriormente. La fuerza de la placa de división 662 se puede elevar mediante las mismas.

Las realizaciones descritas anteriormente muestran diferentes modos de la presente invención hasta el final y pueden ser modificadas y aplicada de manera arbitraria sin salirse de la materia objeto de la presente invención. Por ejemplo, en las realizaciones descritas anteriormente, la presente invención se aplica a la estructura portacascos para la motocicleta 1 mostrada en la FIG. 1, la presente invención se puede aplicar a una estructura portacascos para un vehículo tipo motocicleta que incluye no solo una motocicleta sino también otros vehículos de tres ruedas y vehículos distintos de los vehículos de dos ruedas. Cabe señalar que el vehículo tipo motocicleta incluye vehículos generales sobre los cuales un ocupante está montado en la carrocería de vehículo e incluye no solo una motocicleta (incluyendo una bicicleta con una fuerza motriz) sino también vehículos de tres ruedas y vehículos de cuatro ruedas que estén clasificados como VTT (vehículos todo terreno).

Descripción de símbolos de referencia

- 1.- Motocicleta (vehículo tipo motocicleta)
- 10.- Asiento para pasajero
- 14.- Carril de asiento
- 21.- Travesaño trasero
- 44.- Alojamiento
- 44R.- Pared trasera
- 44K.- Abertura
- 48.- Agarradera
- 48A.- Porción de brazo
- 48b.- Porción de conexión
- 91.- Unidad de lámparas traseras
- 95.- Sección de identificación
- 314.- Fijación
- 372.- Mecanismo de bloqueo (cierre de asiento)
- 373 Placa de cierre de asiento
- 662.- Placa de división
- 671.- Subcaja de alojamiento (subsección de alojamiento)
- 671A.- Placa inferior
- 671A1.- Porción sobresaliente
- 671B.- Placa superior
- 681.- Bisagra
- 682.- Tapa
- C.- Cubierta de carrocería de vehículo
- F.- Chasis de vehículo

REIVINDICACIONES

- 1.- Una estructura portacascos para un vehículo tipo motocicleta caracterizada por que está provista de un alojamiento (44) abierto hacia arriba situado debajo de un asiento de pasajero (10) que abre y cierra mediante dicho asiento de pasajero (10), y donde en una pared trasera (44R) de dicho alojamiento (44) está provista una abertura (44K) cerrada por una subsección de alojamiento (671) en forma de caja abierta hacia delante y que sobresale hacia la parte de atrás más allá de la abertura (44K).
5
- 2.- La estructura portacascos para un vehículo tipo motocicleta según la reivindicación 1, en la que la subsección de alojamiento (671) cuenta con una placa inferior (671A) y una placa superior (671B) en donde la placa inferior (671A) tiene una porción sobresaliente (671A1) que sobresale hacia delante respecto a la placa superior (671B), y en donde un travesaño (21) de un chasis del vehículo (F) que tiene una sección de identificación (95) del vehículo pasa por debajo de la porción sobresaliente (671A1) de forma que la sección de identificación (95) se solapa con la porción sobresaliente (671A1) según una vista en planta superior.
10
15
- 3.- La estructura portacascos para un vehículo tipo motocicleta según la reivindicación 1 o 2, en la que el travesaño (21) conecta carriles de asiento izquierdo y derecho (14) entre sí en el extremo posterior del chasis de vehículo (F).
20
- 4.- La estructura portacascos para un vehículo tipo motocicleta según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 3, en la que está dispuesta una unidad de lámparas traseras (91) y porque las líneas de cableado conectadas a la unidad de lámparas traseras (91) están detrás de la subsección de alojamiento (671).
25
- 5.- La estructura portacascos para un vehículo tipo motocicleta según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 4, en la que está provista una agarradera (48) configurada a partir de un par de porciones de brazo izquierdo y derecho (48A) que se extienden hacia delante y una porción de conexión (48B) que conecta las porciones de brazo entre sí y que tiene una forma de U abierta hacia delante, donde las dos porciones de brazo izquierdo y derecho (48A) están provistas de una fijación (314) al chasis de vehículo (F), y donde la porción de conexión (48B) está dispuesta detrás de la subsección de alojamiento (671) al tiempo que un cierre de asiento (372) que configura un mecanismo de bloqueo para el asiento de pasajero (10) está provisto en una porción delantera de la porción de conexión (48B).
30
- 6.- La estructura portacascos para un vehículo tipo motocicleta según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 5, en la que una placa de división (662) está provista enfrente de la subsección de alojamiento (671).
35
- 7.- La estructura portacascos para un vehículo tipo motocicleta según la reivindicación 6, en la que la placa de división (662) es una caja de accesorios con fondo abierta hacia arriba.
40
- 8.- La estructura portacascos para un vehículo tipo motocicleta según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 7, en la que la subsección de alojamiento (671) está provista de una tapa (682) a la que se une por medio de una bisagra (681) en su porción superior delantera.

FIG. 1

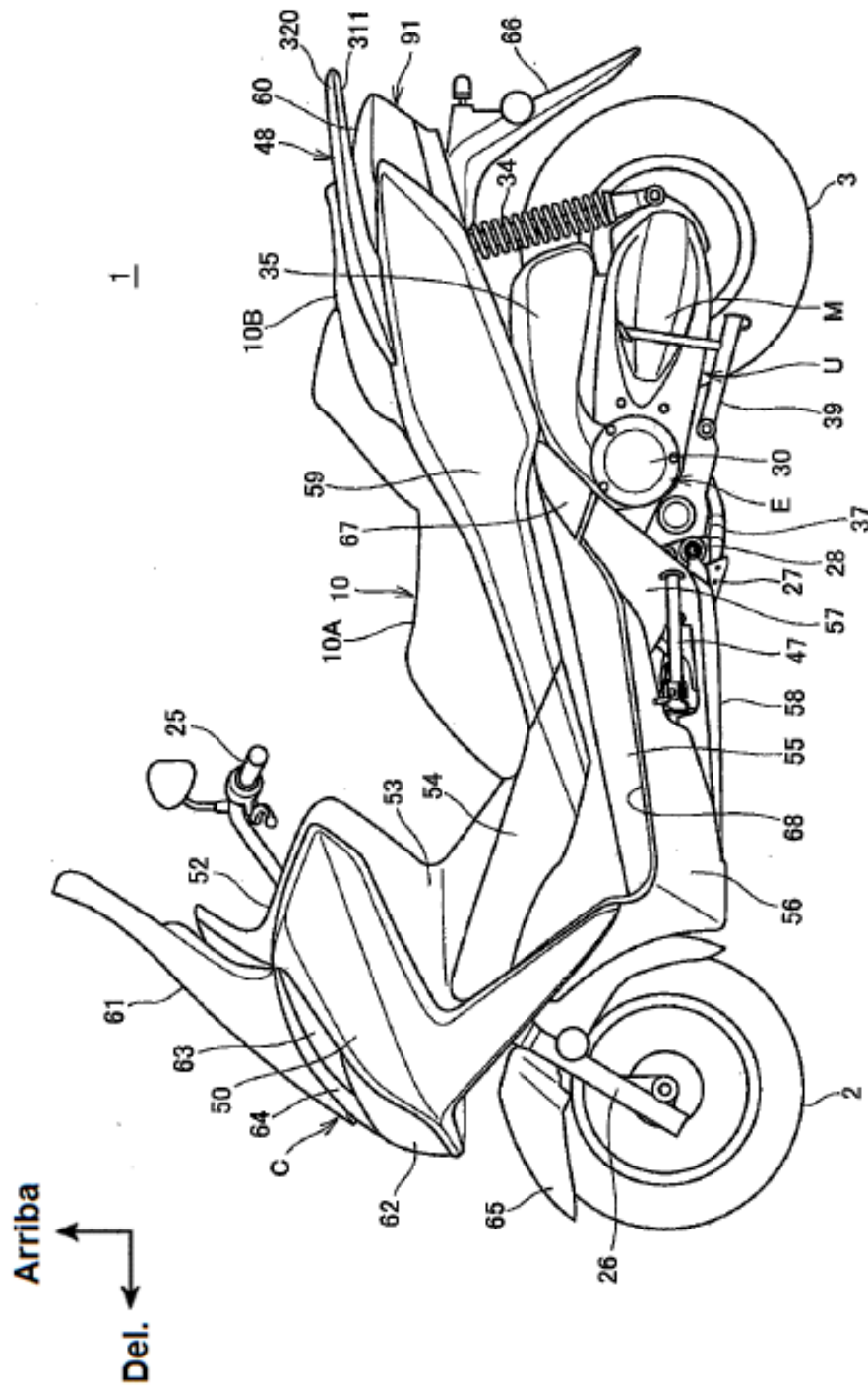


FIG. 2

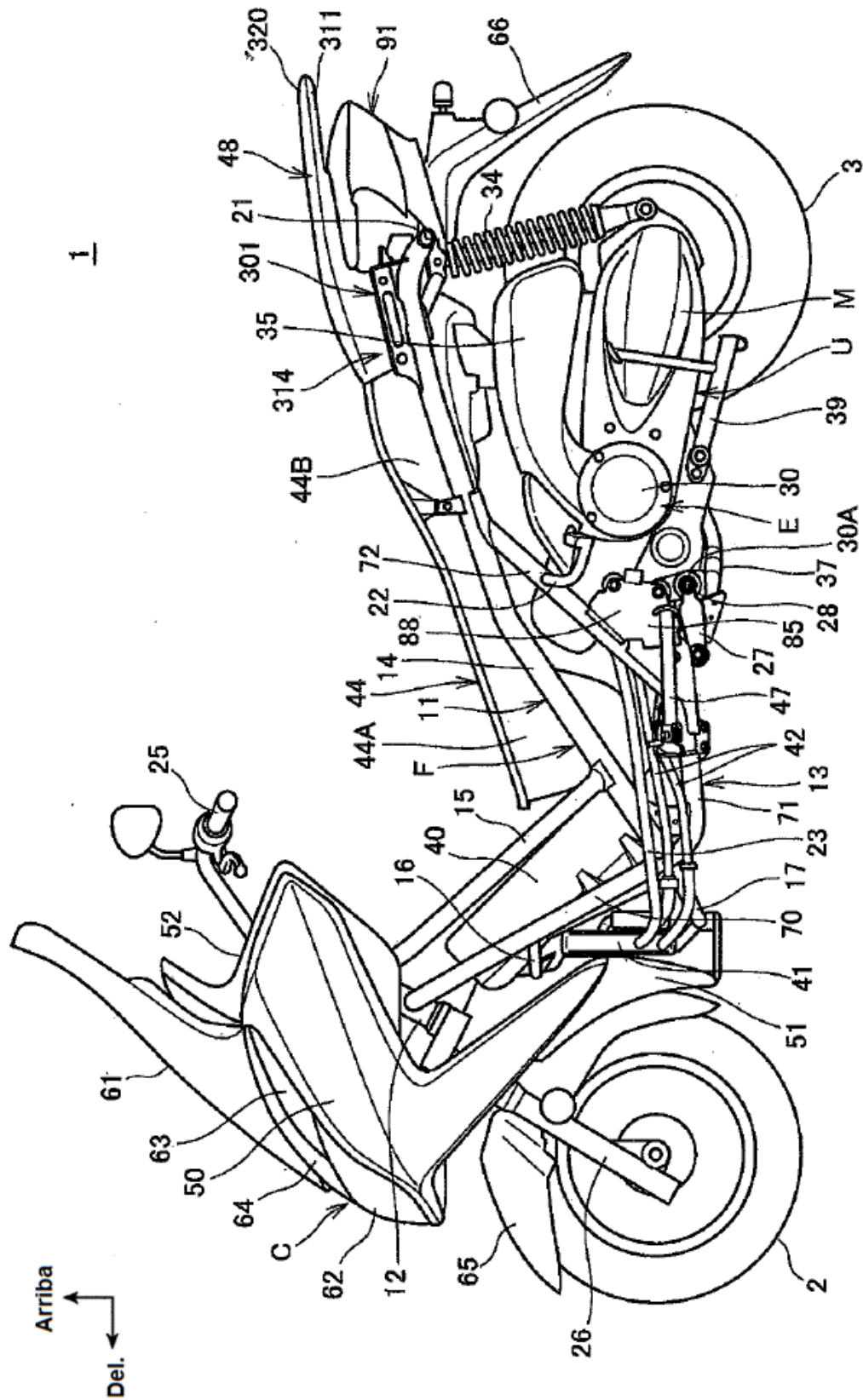


FIG. 3

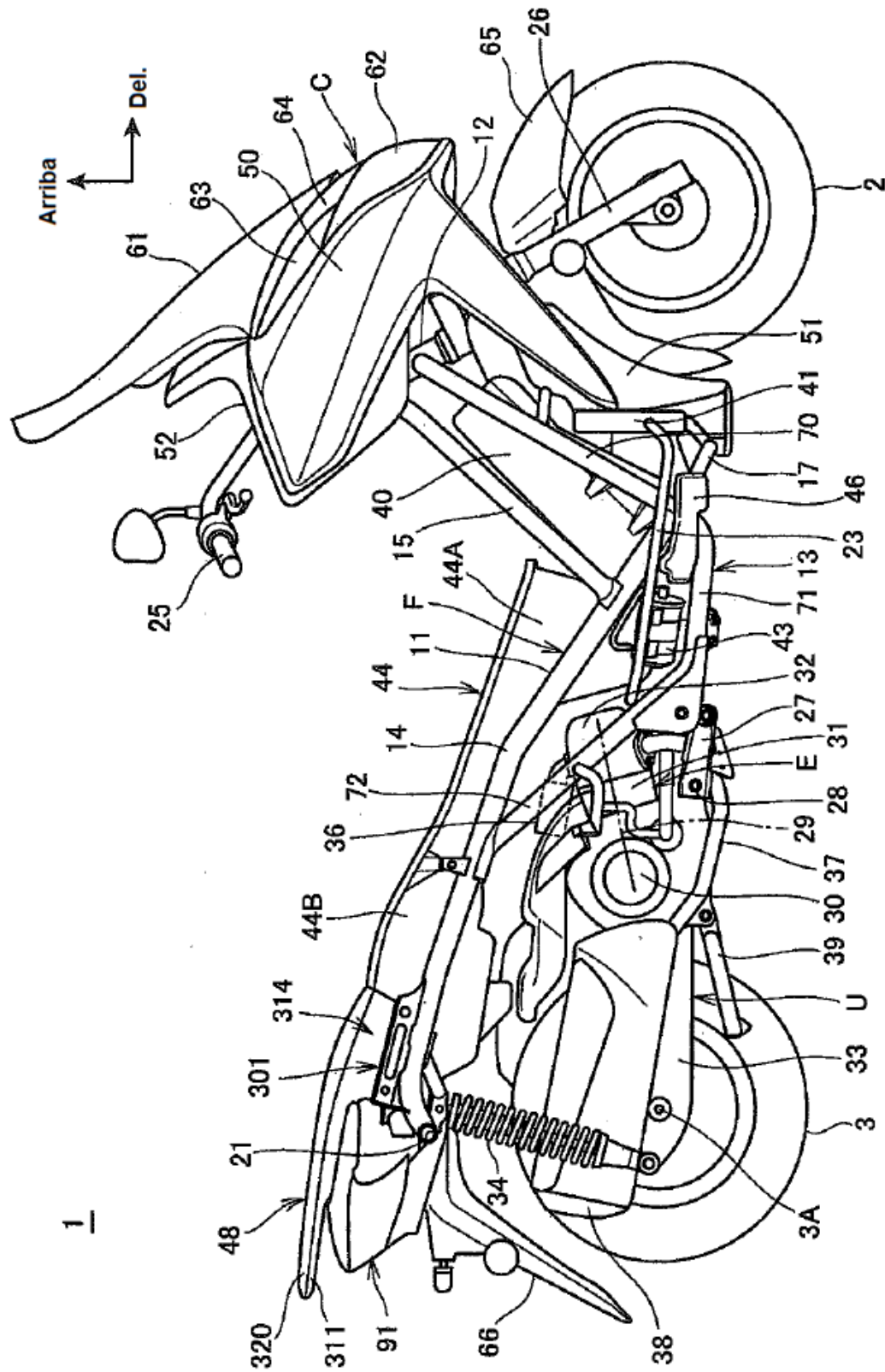


FIG. 4

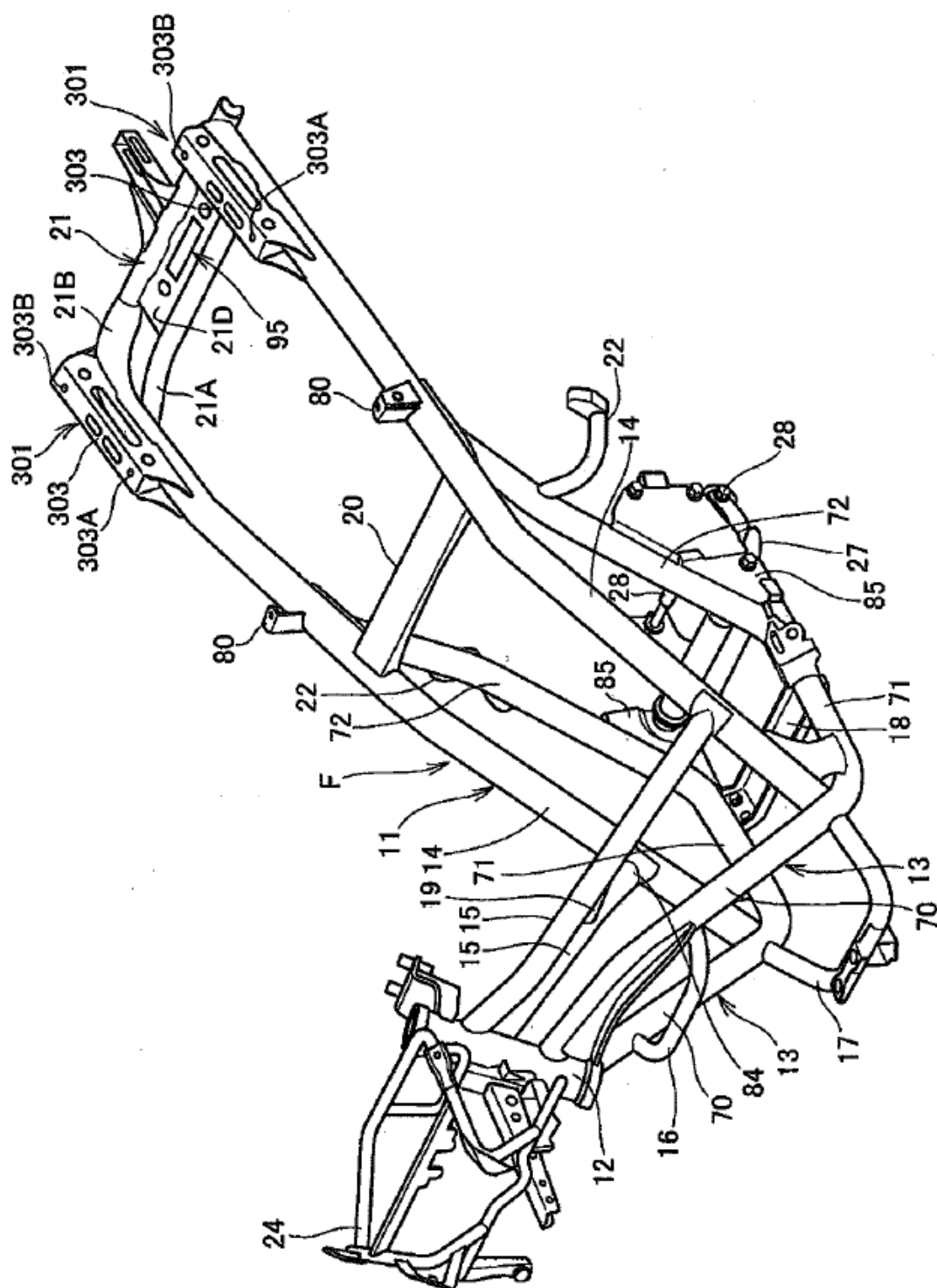


FIG. 5

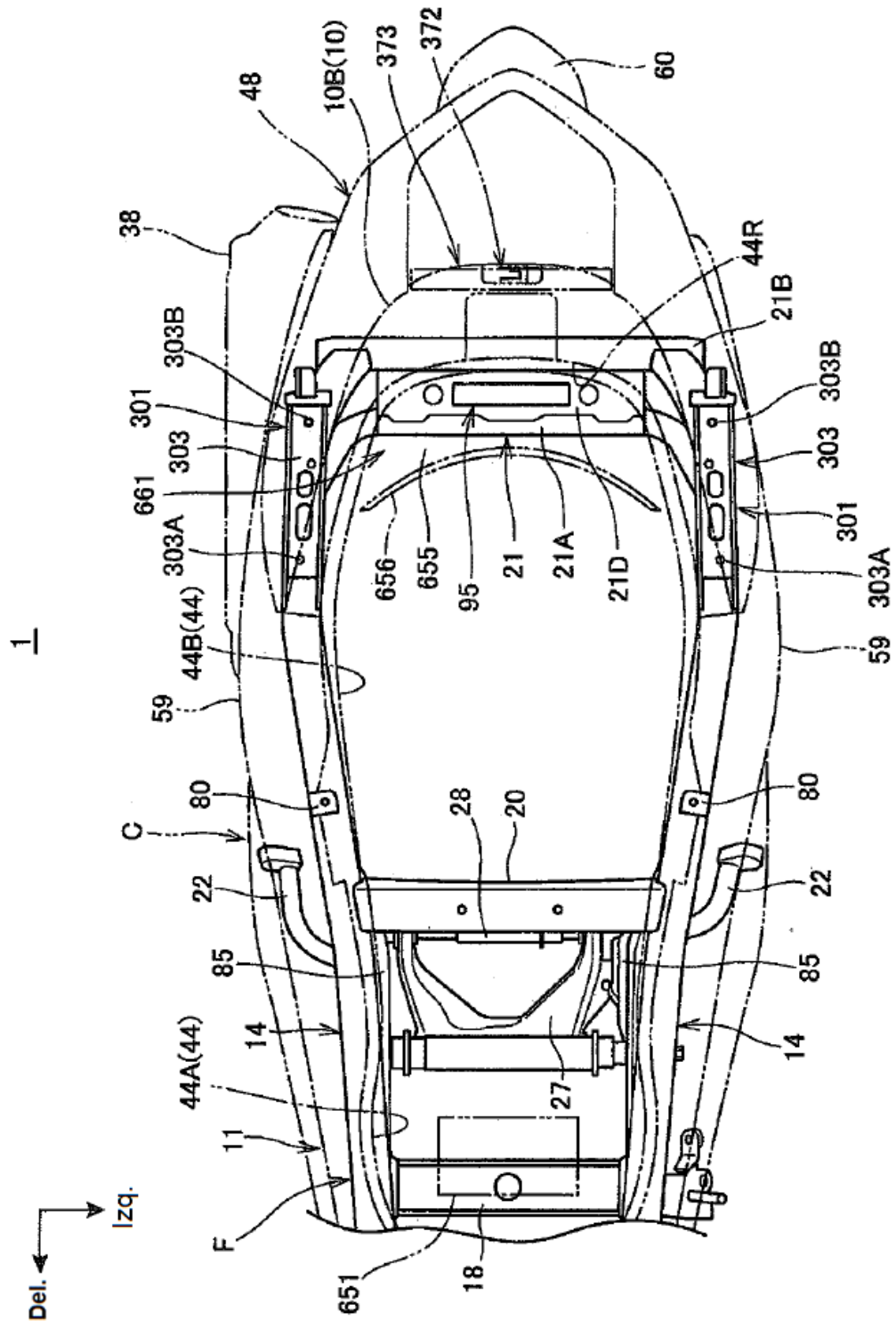


FIG. 6

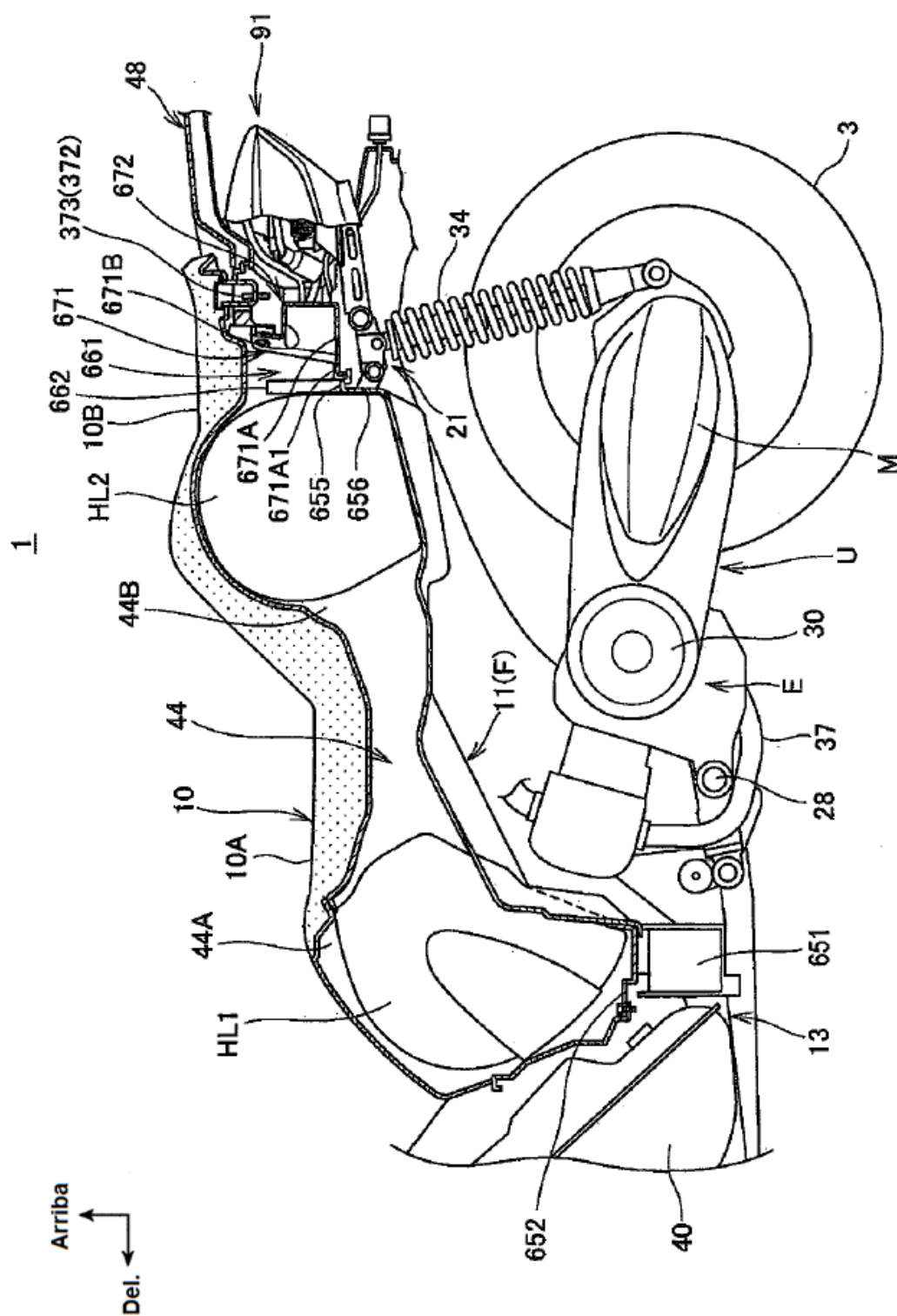


FIG. 7

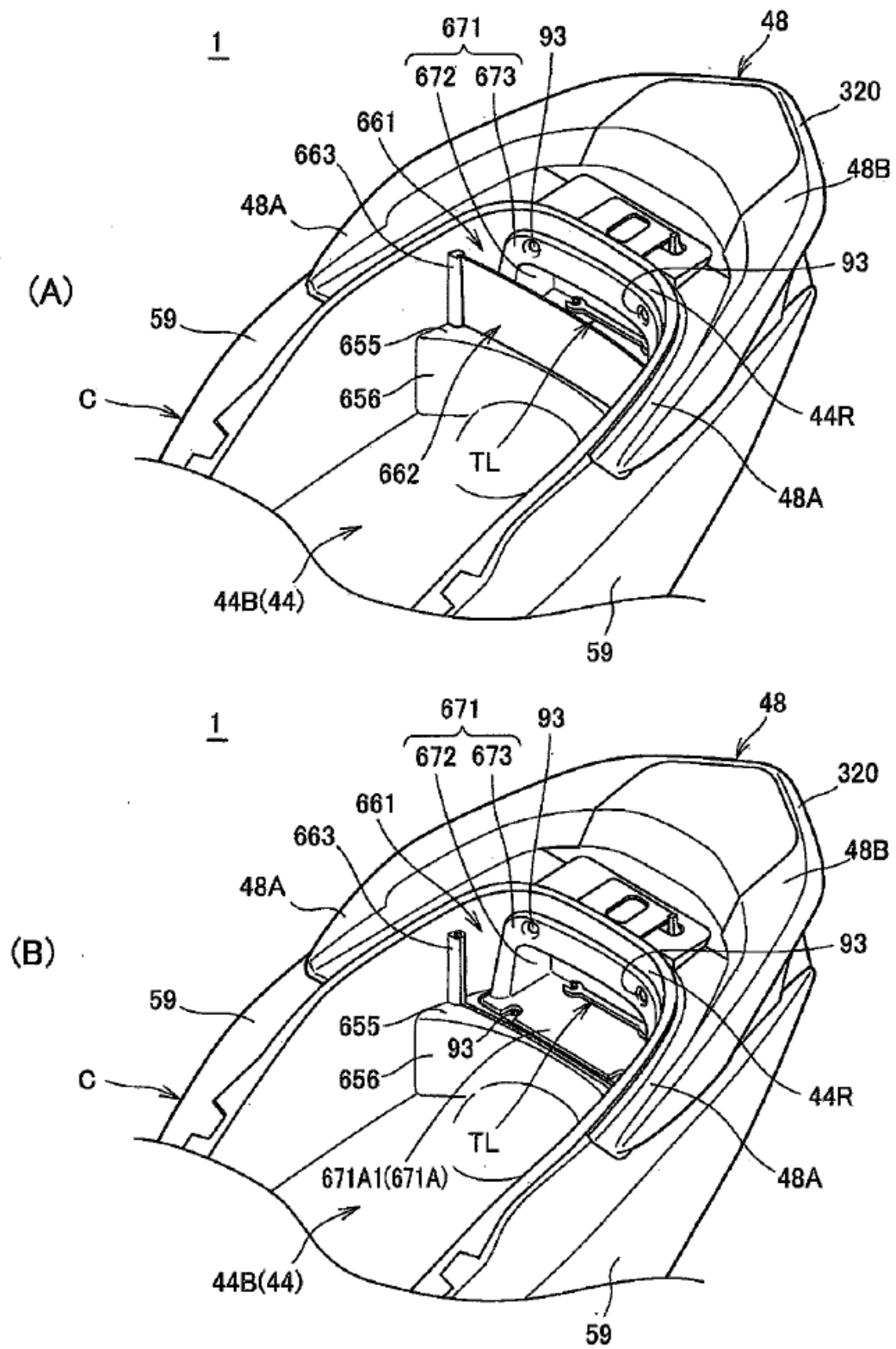


FIG. 8

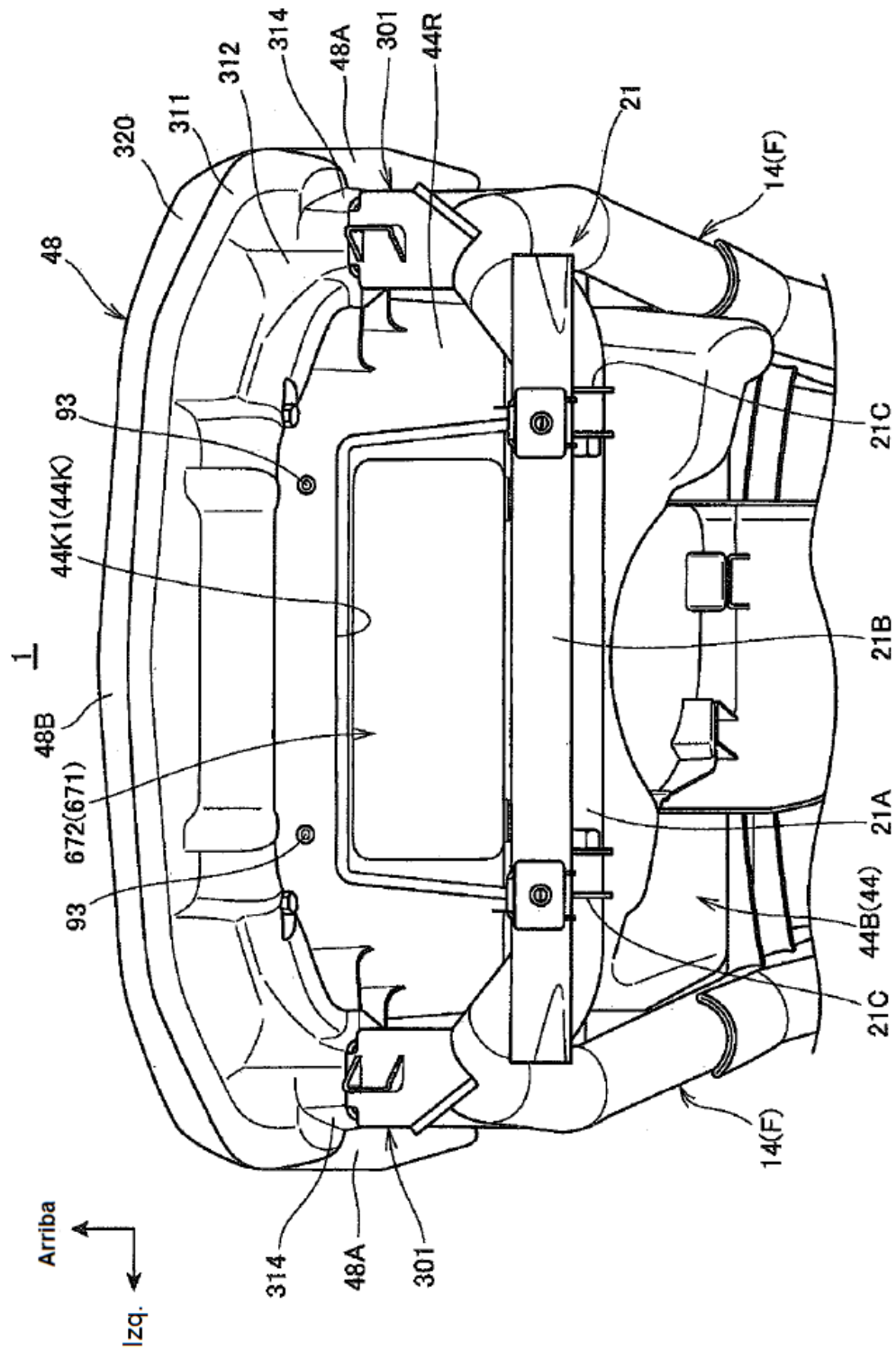


FIG. 9

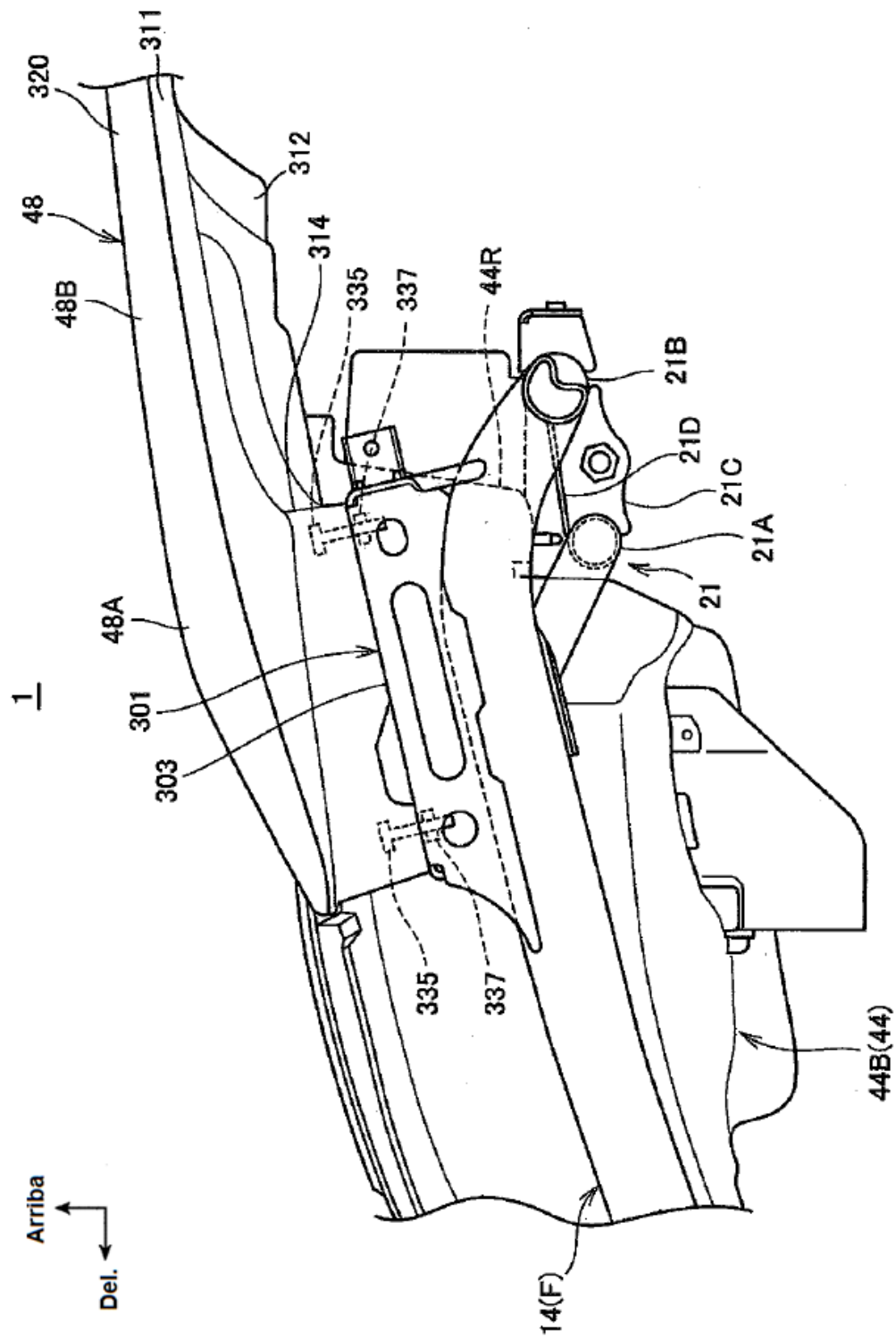


FIG. 10

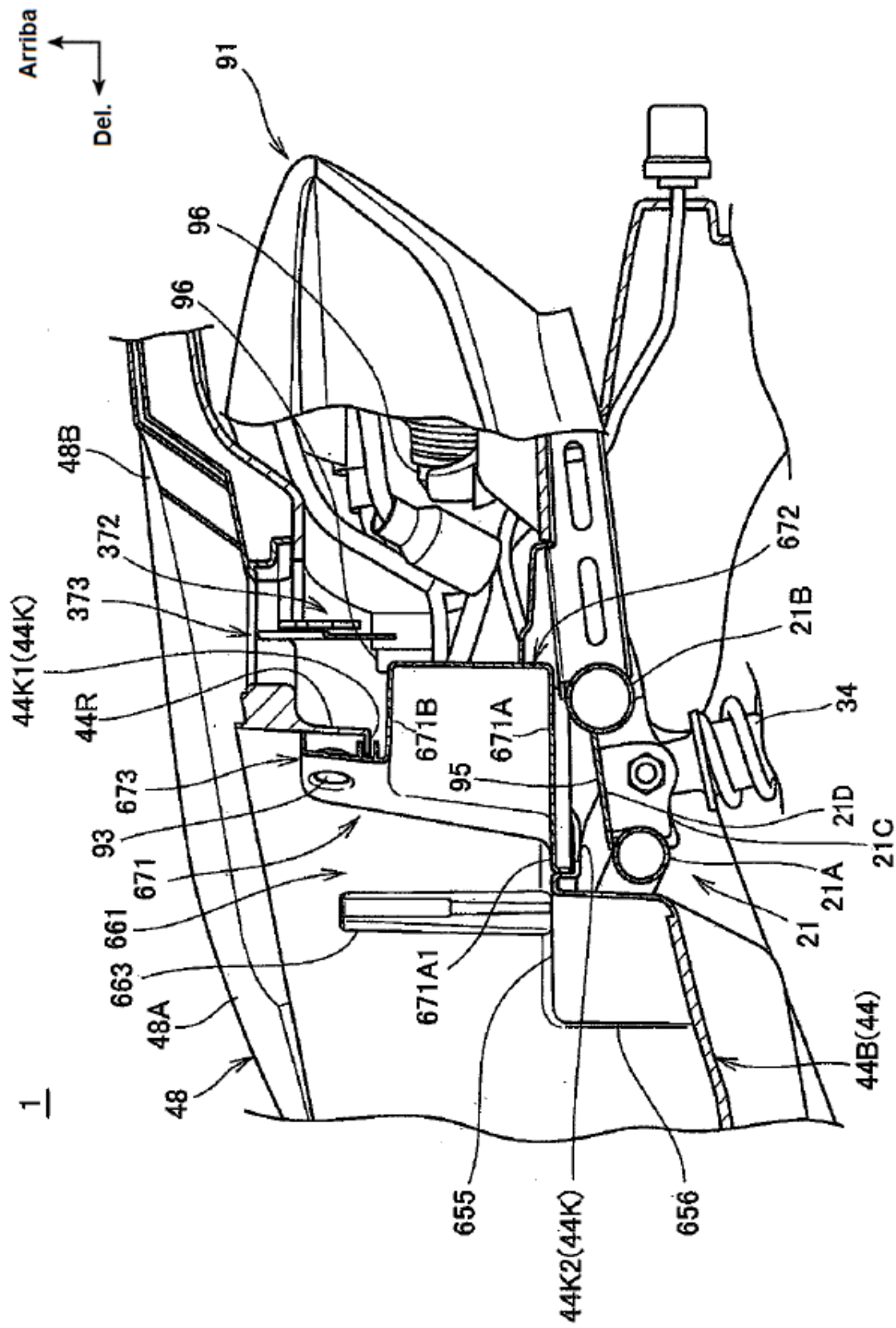


FIG. 11

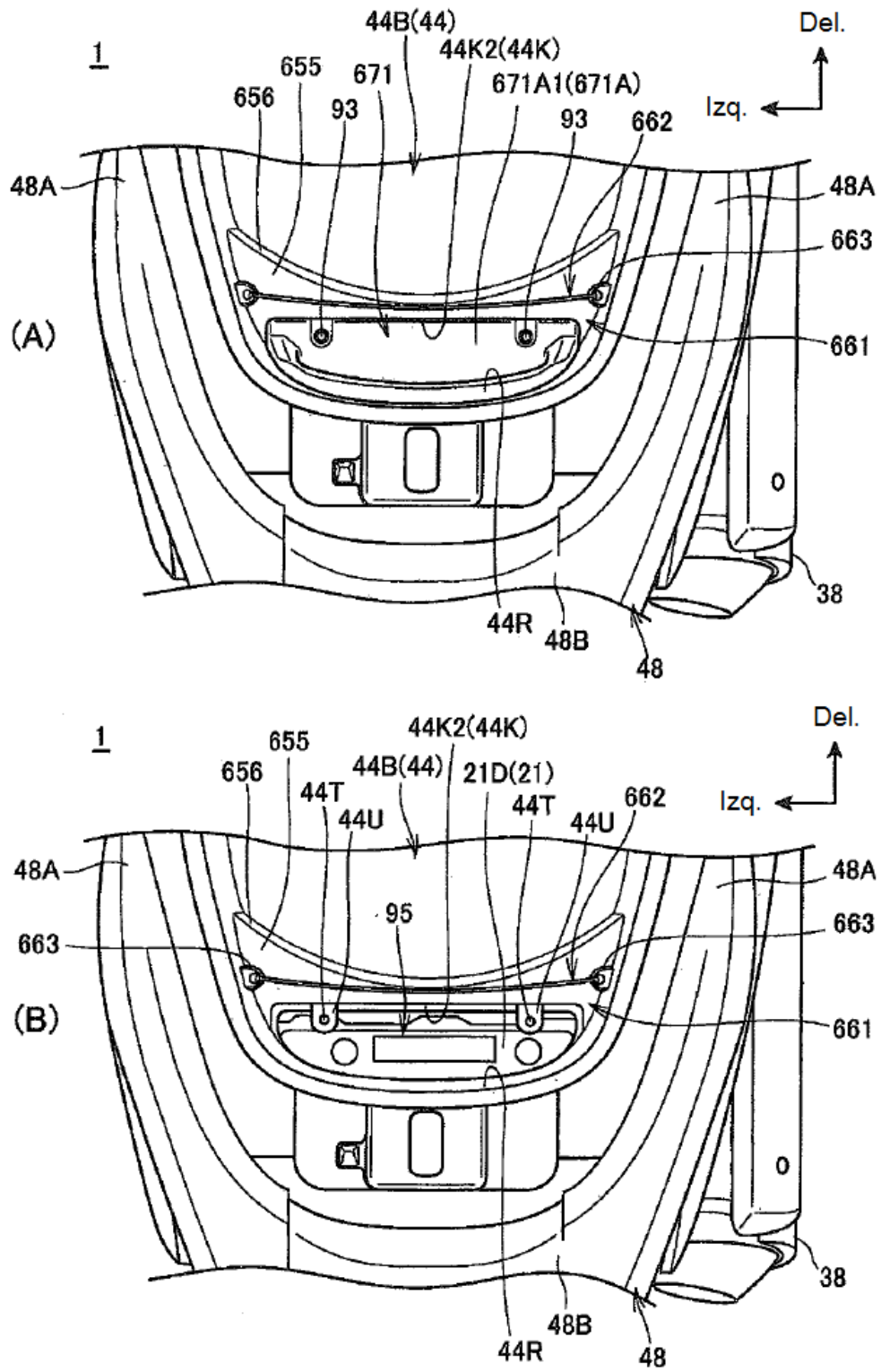


FIG. 12

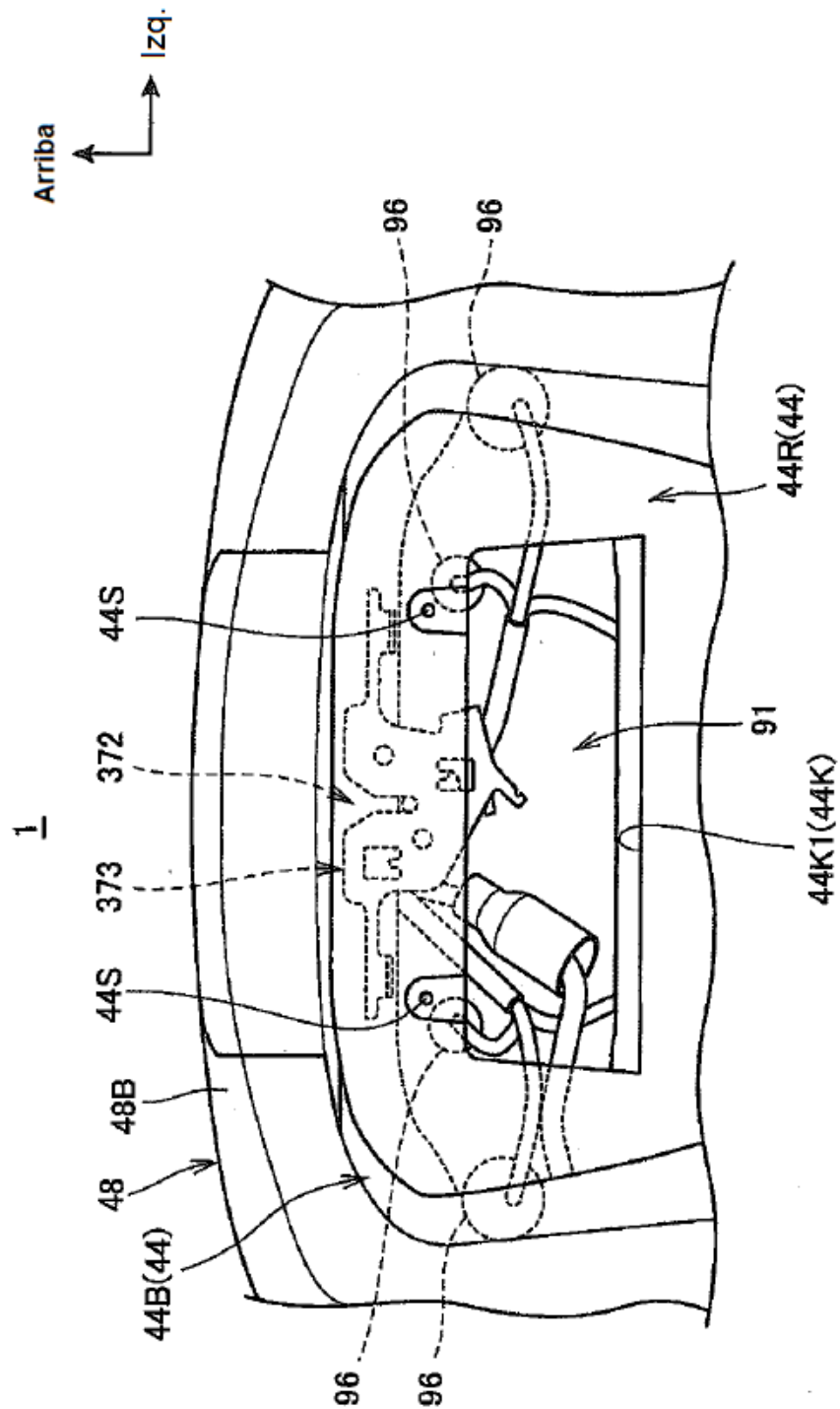


FIG. 13

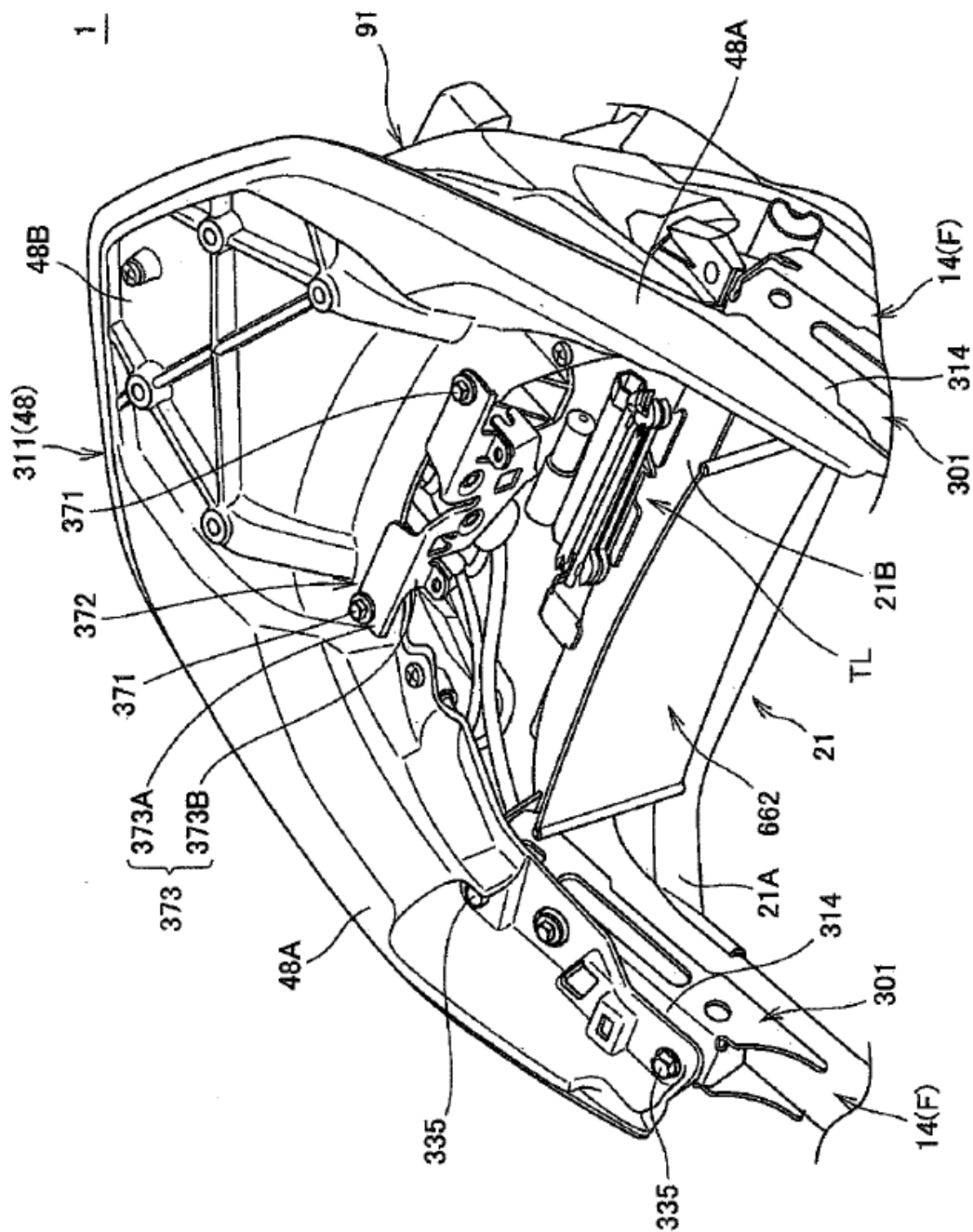


FIG. 14

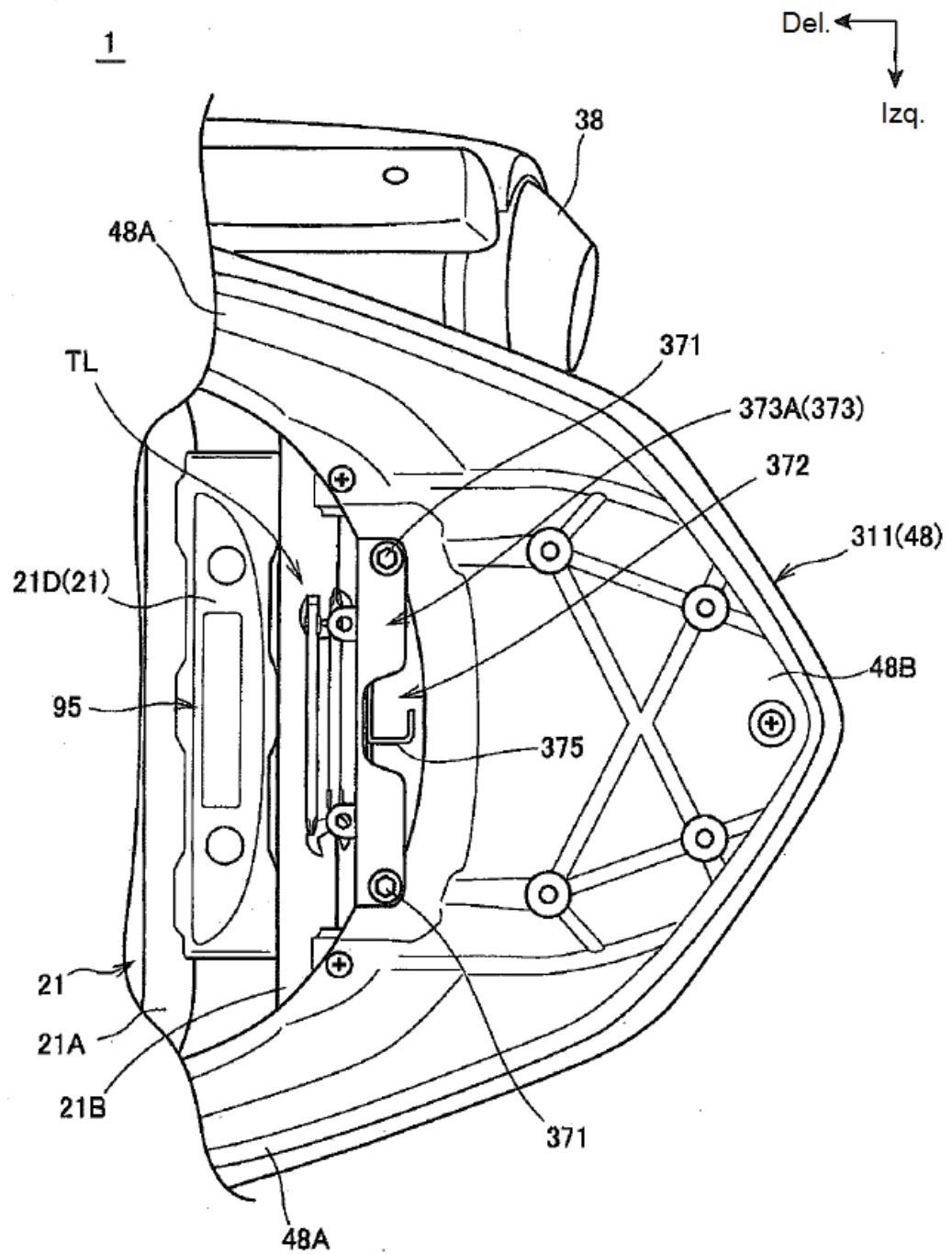


FIG. 15

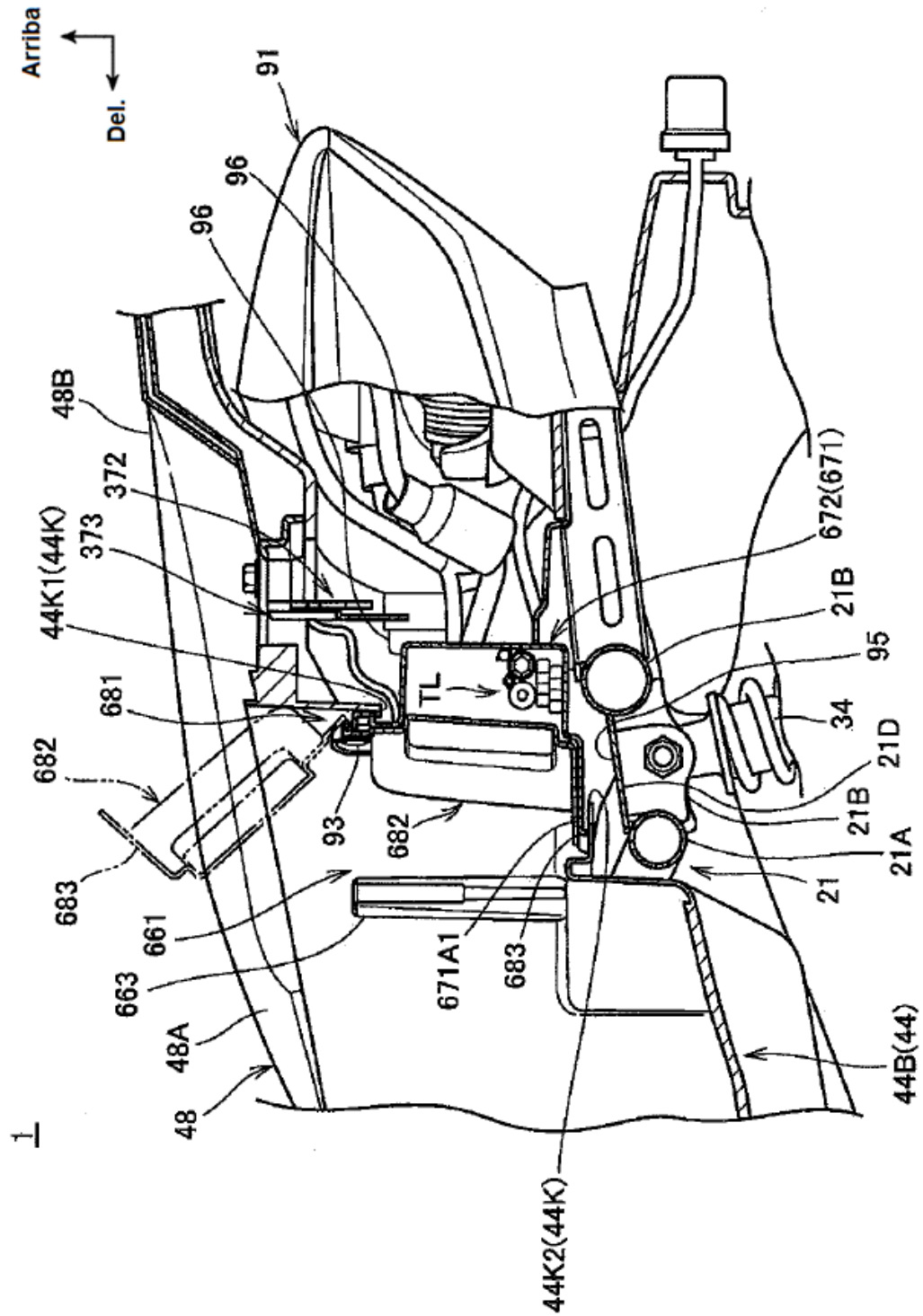


FIG. 16

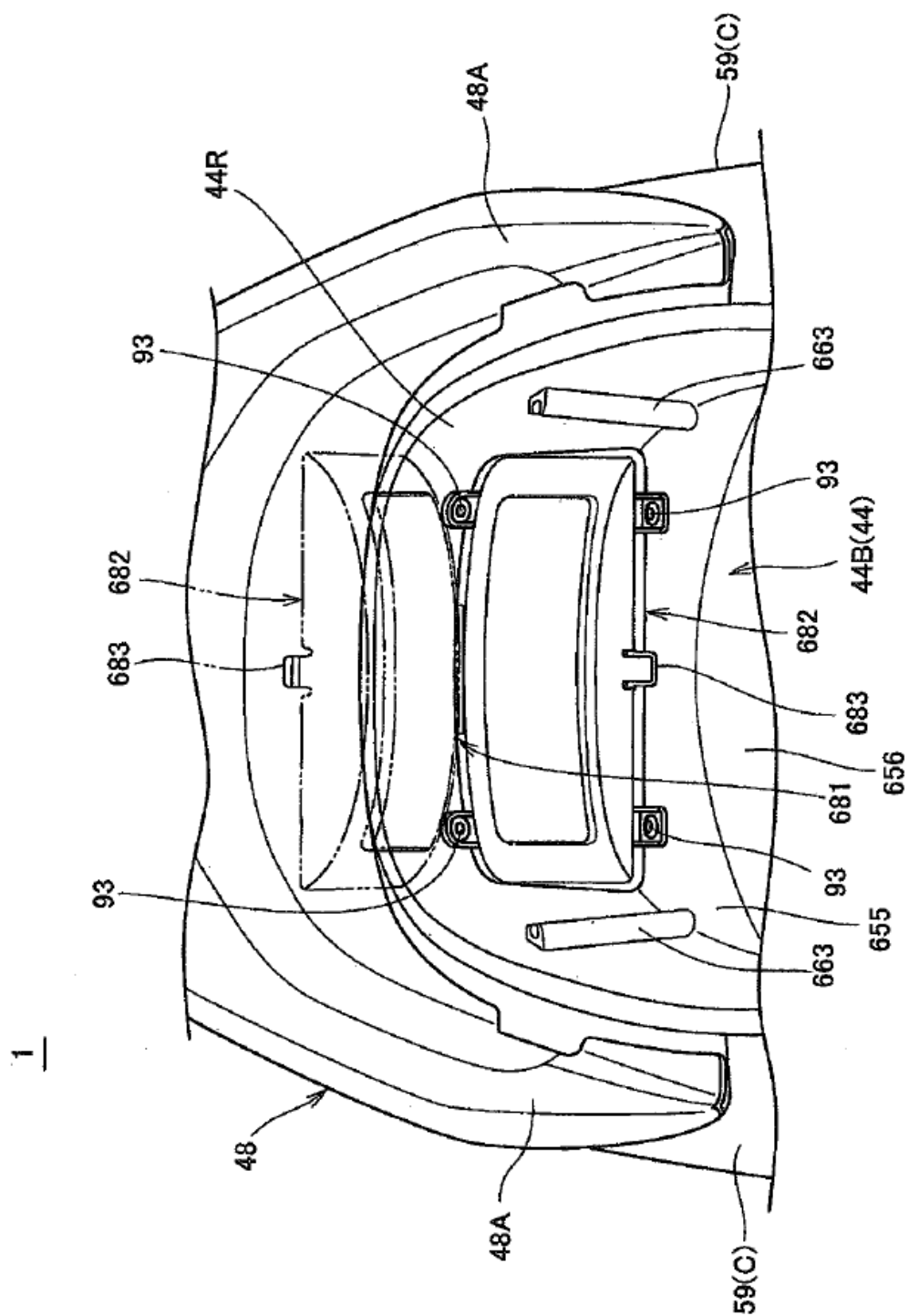


FIG. 17

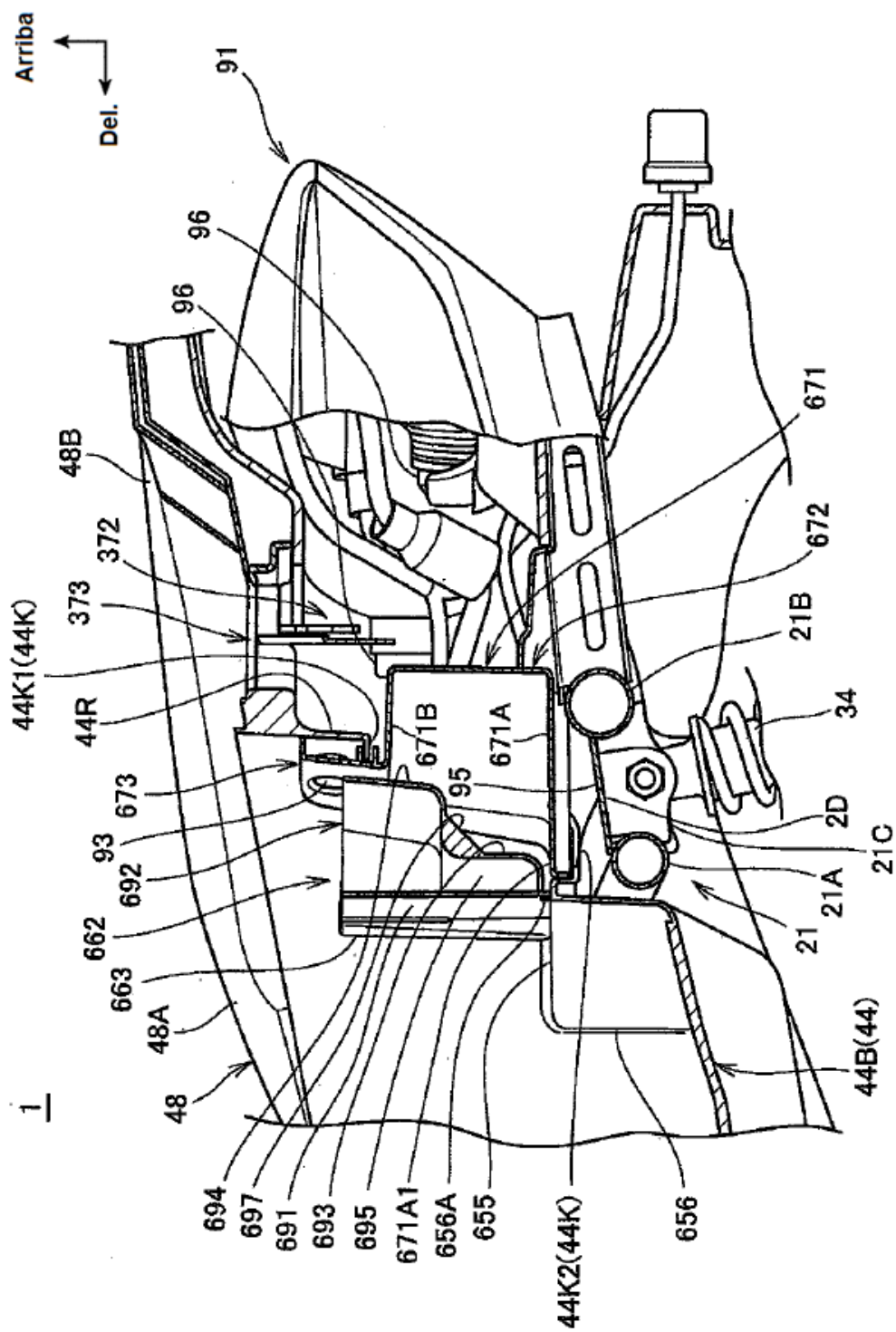


FIG. 18

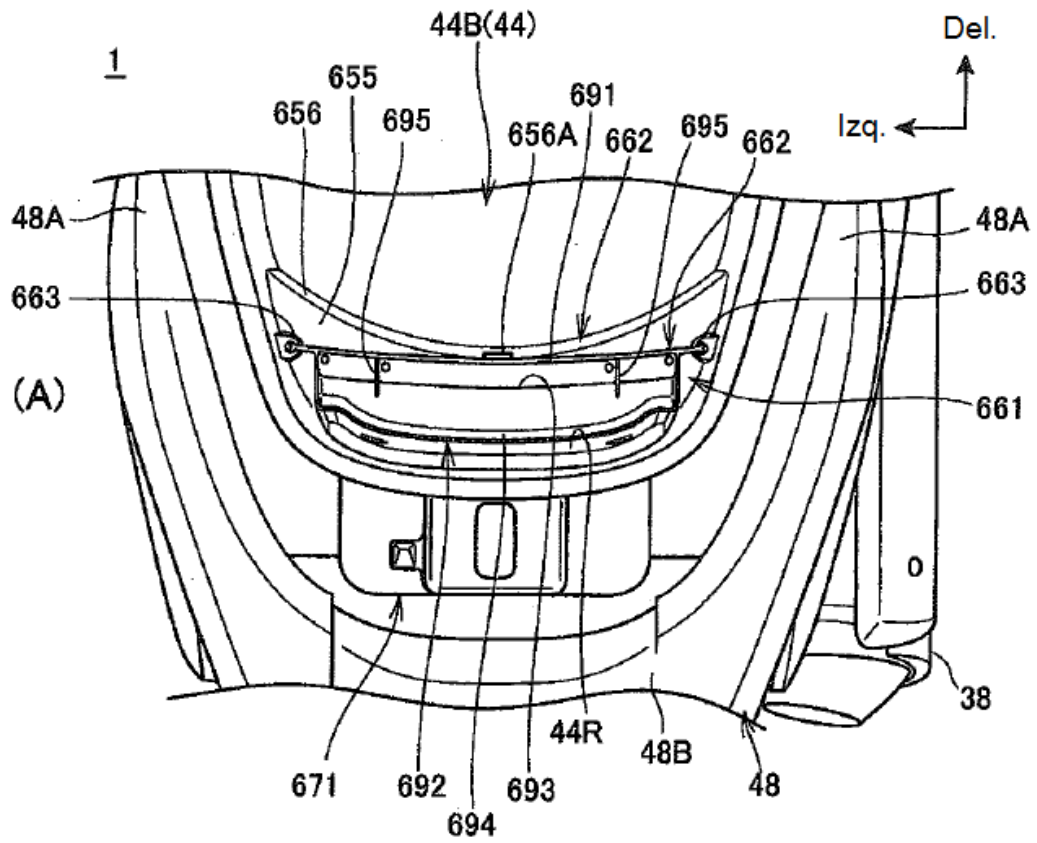


FIG. 19

