

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

(21) **PI0900974-4 A2**



(22) Data de Depósito: 26/02/2009
(43) Data da Publicação: 06/04/2010
(RPI 2048)

(51) *Int.Cl.*:
G01D 11/30 (2010.01)
G01D 11/24 (2010.01)

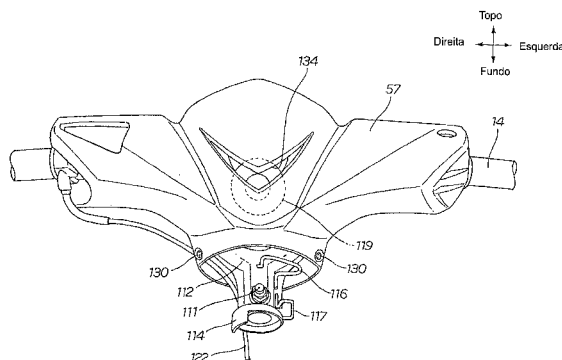
(54) Título: **ARRANJO DE ESTRUTURA DE ESTOJO DE VELOCÍMETRO DE VEÍCULO**

(30) Prioridade Unionista: 28/02/2008 JP 2008-048545

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

(72) Inventor(es): Koji Okamoto, Takashi Sumada, Tetsuo Takeshige

(57) Resumo: ARRANJO DE ESTRUTURA DE ESTOJO DE VELOCÍMETRO DE VEÍCULO. A presente invenção refere-se a um arranjo de estrutura de um estojo de velocímetro de um veículo que possa impedir que matéria estranha penetre no interior de um velocímetro a partir de um tubo de aspiração, sem qualquer aumento em custo de um veículo. Uma motocicleta (10) inclui uma cobertura de guidão de direção (59) que cobre a periferia de guidão de direção dirigido por um condutor, um estojo de velocímetro (124) ajustado à superfície do lado do condutor da cobertura de guidão (59) e que tem uma pluralidade de tubos de aspiração (26) e uma buzina (119) fornecida na vizinhança do guidão de direção (14) para gerar um som de alarme. Uma porção abertura (134) é formada na frente da cobertura de guidão (59), a buzina (119) é colocada entre a porção abertura (134) e o estojo de velocímetro (124) e as faces extremas de abertura (147) dos tubos de aspiração (126) são formadas para serem horizontais ou subirem para trás.



Relatório Descritivo da Patente de Invenção para "**ARRANJO DE ESTRUTURA DE ESTOJO DE VELOCÍMETRO DE VEÍCULO**".

Campo Técnico

A presente invenção refere-se a um arranjo de estrutura de um
5 estojo de velocímetro fornecido em um veículo.

Antecedente da Técnica

Em um dispositivo instrumento conhecido montado no veículo, uma pluralidade de tubos de aspiração é fornecida na base do dispositivo instrumento (vide o Documento de Patente 1).

10 Documento de Patente 1

JP-U Número H62-5224 (figura 1)

Na figura 1 no Documento de Patente 1, a base de um estojo de instrumento 1 (os numerais de referência são aplicados a partir destes do Documento de Patente 1. O mesmo deve se aplicar daqui em diante) é do-
15 tada de uma pluralidade de partes de ventilação de ar 7..., as quais conectam o interior e o exterior do estojo de instrumento 1 um ao outro (... indica o plural. O mesmo deve se aplicar daqui em diante), paredes amortecedoras em arco circular 8... são montadas nas periferias das partes de ventilação de ar 7... , respectivamente, e partes tampa semicirculares 9... e peças tampas
20 de cobertura semicirculares 10... conectadas a elas são formadas nas extremidades abertas das paredes amortecedoras 8...

As paredes amortecedoras 8... são montadas nas periferias das partes de ventilação de ar 7..., e as partes tampa semicirculares 9... e as peças tampa de cobertura semicirculares 10... são formadas sobre as ex-
25 tremidades abertas das paredes amortecedoras 8..., pelo que matéria estranha, tal como água de chuva ou poeira dificilmente penetram no interior do estojo de instrumento 1.

A tecnologia do Documento de Patente 1, contudo, tem o problema no qual uma vez que as partes de ventilação de ar 7... são meramen-
30 te cobertas com as partes tampa 9 fornecidas paralelas à base e as peças tampa de cobertura semicirculares 10..., matéria estranha tal como água de chuva ou poeira, ainda pode penetrar no interior do estojo do instrumento 1

através das partes aberturas em operação. Neste caso, embora seja possível se adaptar ao problema ajustando uma tampa que tem uma estrutura de labirinto especial ou similar às partes de ventilação de ar 7, é encontrado o problema que resulta em aumento em número de partes e aumento no custo do veículo.

Descrição da Invenção

Problema a ser solucionado pela invenção

É um objetivo da invenção fornecer um arranjo de estrutura de um estojo de velocímetro de um veículo que possa impedir penetração de matéria estranha para o interior de um velocímetro através de um tubo de aspiração sem qualquer aumento em custo do veículo.

Meios para Solucionar o Problema

Na invenção da reivindicação 1 o arranjo da estrutura de um estojo de velocímetro de um veículo inclui: uma cobertura de guidão que cobre a periferia de um guidão de direção dirigido por um condutor; um estojo de velocímetro que é ajustado à superfície do lado do condutor da cobertura de guidão e tem uma pluralidade de tubos de aspiração; e uma buzina que é fornecida na vizinhança do guidão de direção e gera um som de alarme, no qual uma porção abertura é formada na frente da cobertura do guidão, a buzina é colocada entre a porção abertura e o estojo de velocímetro, e as faces extremas de abertura dos tubos de aspiração são formadas para serem horizontais ou subirem para trás.

A invenção da reivindicação 2 é caracterizada pelo fato que quando vistas de frente as faces extremas da abertura são colocadas em posições não vistas da porção abertura.

A invenção da reivindicação 3 é caracterizada pelo fato de o estojo de velocímetro ser construído para ser mais largo na parte superior quando comparada com a parte inferior, algo da pluralidade de tubos de aspiração são colocados na parte mais larga e alguns dos tubos de aspiração são colocados na traseira da buzina quando vista de frente.

A invenção da reivindicação 4 é caracterizada pelo fato de os tubos de aspiração serem respectivamente dotados de uma parte de labirin-

to que inclui uma parte da parede horizontal fornecida em ângulos retos com a direção axial do tubo de aspiração e uma parte da parede vertical fornecida em ângulos retos com a parte da parede horizontal, que se estende a partir da parte da parede horizontal no sentido do exterior do tubo de aspiração.

Efeito da Invenção

De acordo com a invenção da reivindicação 1, a buzina é colocada entre a porção abertura da cobertura do guidão e o estojo de velocímetro, pelo que, o som da buzina pode ser enviado de maneira efetiva desde a porção abertura até o exterior da cobertura, embora a buzina seja fornecida na cobertura do guidão, e além disto, mesmo quando matéria estranha, tal como água de chuva ou poeira, penetra no interior da cobertura a partir da frente do veículo através da porção abertura, a buzina obstrui a matéria estranha para não atingir diretamente o velocímetro, de modo que a matéria estranha pode dificilmente penetrar nos tubos de aspiração.

Além disto, as faces extremas de abertura dos tubos de aspiração são formadas para serem horizontais ou subirem para trás quando o estojo de velocímetro é ajustado à cobertura do guidão, de modo que as gotas de chuva que vêm a partir da frente são ainda difíceis de penetrar nos tubos de aspiração do estojo de velocímetro, e enquanto o som da buzina é enviado de maneira favorável, o desempenho à prova d'água para os tubos de aspiração pode ser mais melhorado.

Como descrito acima, a buzina é colocada entre a porção abertura e o estojo de velocímetro, e as faces extremas de abertura dos tubos de aspiração fornecidos no estojo de velocímetro são formadas para serem horizontais ou subirem para trás, de modo que penetração de matéria estranha a partir dos tubos de aspiração do estojo de velocímetro pode ser impedida sem adicionar qualquer parte separadamente. Partes adicionadas separadamente não são necessárias, de modo que penetração de matéria estranha para o interior do velocímetro através dos tubos de aspiração pode ser impedida sem qualquer aumento em custo do veículo.

De acordo com a invenção da reivindicação 2, as faces extre-

mas de abertura dos tubos de aspiração são colocadas nas posições não vistas a partir da porção abertura da cobertura do guidão, pelo que, mesmo quando a cobertura do guidão está aberta, matéria estranha dificilmente é feita penetrar no interior do estojo de velocímetro a partir das faces extremas de abertura para aumentar o efeito de proteção para matéria estranha.

De acordo com a invenção da reivindicação 3, algo da pluralidade de tubos de aspiração são colocados na parte superior do estojo de velocímetro e algo dos tubos de aspiração são colocados sobre a traseira da buzina como visto a partir da frente, pelo que, matéria estranha dificilmente é feita penetrar no interior do estojo de velocímetro a partir das faces extremas de abertura dos tubos de aspiração para ainda aumentar o efeito de proteção para matéria estranha.

De acordo com a invenção da reivindicação 4, os tubos de aspiração são respectivamente dotados com a parte de labirinto que inclui a parte da parede horizontal fornecida em ângulos retos com a direção axial e a parte da parede vertical fornecida em ângulos retos com a parte da parede horizontal, pelo que, penetração de matéria estranha para o interior do estojo de velocímetro através dos tubos de aspiração pode ser ainda mais restringida.

20 Breve Descrição dos Desenhos

A figura 1 é uma vista lateral de uma motocicleta de acordo com a invenção.

A figura 2 é uma vista lateral da parte principal de um veículo de acordo com a invenção.

25 A figura 3 é uma vista frontal para explicar a condição onde uma cobertura frontal e uma buzina estão removidas.

A figura 4 é uma vista frontal da parte principal de um veículo de acordo com a invenção.

30 A figura 5 é uma vista fragmentada feita na direção da seta 5 na figura 1, que é uma vista frontal de uma parte de indicação de velocímetro.

A figura 6 é uma vista lateral para explicar o arranjo de um estojo de velocímetro.

A figura 7 é uma vista em corte para explicar a estrutura de um tubo de aspiração fornecido no estojo de velocímetro.

As figuras 8a e 8b são diagramas de uma modalidade de acordo com a invenção e um exemplo comparativo que mostra o arranjo de estrutura de um estojo de velocímetro de um veículo.

Melhor Modo de Realizar a Invenção

O melhor modo para realizar a invenção será descrito de acordo com os desenhos anexos. Nos desenhos, "frente", "traseira", "topo", "fundo", "esquerda" e "direita", respectivamente, indicam as direções vistas a partir de um condutor. É admitido que os desenhos são vistos nas direções dos numerais de referência.

A figura 1 é uma vista lateral de uma motocicleta de acordo com a invenção e a motocicleta 10 é adotada de um chassi 11, um motor 12, suspenso no chassi 11 como uma fonte de acionamento, uma roda frontal 13 ajustada à frente do chassi 11, um guidão de direção 14 capaz de dirigir a roda frontal 13 e uma roda traseira 15 ajustada à traseira do chassi 11 e acionada pelo motor 12.

O chassi 11 inclui, como principais componentes um tubo frontal 17 que constitui sua porção extremidade frontal, um garfo frontal 18 ajustado de maneira dirigível ou tubo frontal 17, o guidão de direção 14 ajustado à extremidade superior de um eixo de direção 19 incluído no garfo frontal 18, uma estrutura principal 21 estendida em diagonal para baixo até a traseira a partir do tubo frontal 17 e trilhos de assento 22L, 22R (apenas o numeral de referência 22L deste lado no desenho está mostrado. O mesmo deve se aplicar daqui em diante) estendidos diagonalmente até a traseira a partir da direita e esquerda da parte traseira da estrutura principal 21, uma placa pivô 23 estendida para baixo a partir da parte extrema traseira da estrutura principal 21 e subestruturas 24L, 24R (apenas o numeral de referência 22L deste lado no desenho está mostrado. O mesmo deve se aplicar daqui em diante) estendidas diagonalmente até a traseira da parte intermediária da estrutura pivô 23 e são conectadas às partes intermediárias dos trilhos de assento 22L, 22R, e um braço oscilante 26 é estendido para trás a partir de um

eixo pivô 25 fornecido na estrutura pivô 23.

A roda frontal 13 é suportada na parte extrema inferior do garfo frontal 18 através de um eixo da roda frontal 27, a roda traseira 15 é suportada na parte traseira do braço oscilante 26 através de um eixo da roda traseira 28 e amortecedores traseiros 29, 29 (apenas o numeral de referência 29 deste lado no desenho está mostrado. O mesmo deve se aplicar daqui em diante), que absorvem vibração recebida a partir do terreno pela roda traseira 15 durante operação, são montados entre a parte traseira do braço oscilante 26 e os trilhos de assento 22L, 22R.

10 O motor 12 é estendido de maneira substancialmente horizontal na frente e traseira quando visto a partir da lateral, a sua traseira sendo integralmente dotada de uma transmissão 33 e suspensa por um suporte de motor 31 pendurado a partir da parte intermediária da estrutura principal 21 e da placa pivô 23. O motor 12 incluem a transmissão 33, uma roda dentada de acionamento 34 é ajustada a um eixo de saída 33a da transmissão 33, e 15 uma corrente 36 é esticada entre a roda dentada de acionamento 34 e uma roda dentada acionada 35 ajustada de maneira integrada à roda traseira 15.

Um sistema de admissão 38 inclui um tubo de admissão 43 conectado ao lado superior de um cabeçote de cilindro 42 que constitui uma 20 porção cilindro 41, um dispositivo de alimentação de combustível 53 conectado ao tubo de admissão 43 e um filtro de ar 44 conectado ao dispositivo de alimentação de combustível 53 através de um tubo de conexão (não mostrado), e o filtro de ar 44 é ajustado à estrutura principal 21.

Um sistema de descarga 45 inclui um tubo de descarga 46, cuja 25 extremidade frontal é conectada à parte inferior do cabeçote de cilindro 42, um silenciador 47 conectado à extremidade traseira do tubo de descarga 46.

Uma caixa de armazenagem 48 como um compartimento de luva é colocada acima da placa pivô 23 entre os trilhos de assento direito e esquerdo 22L, 22R, e um tanque de combustível 51 é colocado na traseira 30 da caixa de armazenagem 48 entre os trilhos de assento direito e esquerdo 22L, 22R. Um assento de ocupante 67 (chamado também um assento em linha) é colocado para cobrir a caixa de armazenagem 48 e o tanque de

combustível 51.

Uma bomba de combustível 52 é abrigada no tanque de combustível 51, e uma mangueira de combustível 54 onde passa combustível é colocada no estado de conexão entre a bomba de combustível 52 e o dispositivo de alimentação de combustível 53, para alimentar a mistura de ar-combustível para o motor 12.

Uma carenagem que cobre o chassi 11 será descrita agora.

A carenagem 56 inclui uma cobertura de guidão 59 que cobre o guidão de direção 14 e a periferia do guidão de direção 14 unindo uma cobertura de guidão frontal 57 e uma cobertura de guidão traseira 58 uma à outra a partir da frente e da traseira, uma capota frontal 62 que cobre a frente do tubo frontal 17 e a periferia de um farol 61, uma capota principal 63 que cobre a traseira do tubo frontal 17 e o lado superior da frente da estrutura principal 21, proteções para perna 64L, 64R (apenas o numeral de referência 64L deste lado está mostrado) adjacentes aos lados inferiores da capota frontal 62 e da capota principal 63 para cobrir a frente das partes pernas de um condutor R, um par de coberturas centrais direita e esquerda 65L, 65R (apenas o numeral de referência 65L deste lado está mostrado) adjacentes às partes traseiras das proteções de perna 64L, 64R, um par de capotas laterais direita e esquerda 68L, 68R (apenas o numeral de referência 68L deste lado está mostrado) adjacentes às partes traseiras das coberturas centrais 65L, 65R e estendidas diagonalmente até a traseira ao longo da lateral de um assento de ocupante 67 onde o condutor e um passageiro de garupa estão sentados, um par de capotas inferiores direita e esquerda 69L, 69R (apenas o numeral de referência 69L deste lado está mostrado) adjacentes às partes inferiores das carenagens laterais 68L, 68R, e uma cobertura traseira 71 conectada às extremidades traseiras das capotas laterais 68L, 68R que circundam a aresta traseira do assento de ocupante 67, e um veículo é coberto com estes elementos que se estendem desde a periferia e lado inferior do guidão de direção 14 até a traseira do assento de ocupante 67.

Neste caso o numeral de referência 72 é um paralama frontal que cobre o lado superior da roda frontal 13, o numeral de referência 73 é

um disco de freio para frear a roda frontal 13, o numeral de referência 74 é um suporte 75L e 75R (apenas o numeral de referência 75L deste lado está mostrado) são apoios para um condutor, 76L e 76R (apenas o numeral de referência 76L deste lado está mostrado) são apoios para um passageiro de garupa, 77 é uma luz traseira, 78 é um paralama traseiro, e 79 é um eixo para espelho ao qual o espelho 79a é montado.

A figura 2 é uma vista lateral da parte principal de um veículo de acordo com a invenção, a figura 3 é uma vista frontal para explicar a condição onde uma cobertura frontal e uma buzina estão removidas, e a figura 4 é uma vista frontal da parte principal de um veículo de acordo com a invenção. A descrição será feita agora com referência à figura 2 até a figura 4. Na figura 3 a buzina está removida.

Um eixo de direção 19 é ajustado de maneira rotativa ao tubo frontal 17, o guidão de direção 14 dirigido pelo condutor é montado na parte extrema superior do eixo de direção 19 e um elemento de reforço 112 para aumentar a resistência é soldado à parte inferior do guidão de direção 14. Estais de cobertura de guidão 113a até 113c aos quais a cobertura de guidão 59 é ajustada, são montados na parte inferior direita e esquerda do guidão de direção 14. O numeral de referência 114 é um batente de trava de guidão, 115 é um suporte de espelho, 116 é uma guia de chicote, 117 é uma guia de cabo.

Um estai de buzina 118 é estendido para cima a partir do guidão de direção e uma buzina 119 para gerar um som de alarme é ajustada à extremidade superior do estai de buzina 118. Isto é, a buzina 119 é fornecida na vizinhança do guidão de direção 14.

O guidão de direção 14 é, como descrito acima, dotado de uma cobertura de guidão 59 que cobre a periferia do guidão de direção 14 e a cobertura de guidão 59 inclui a cobertura de guidão frontal 57 que cobre a frente do guidão de direção 14 e a cobertura de guidão traseira 58. O numeral de referência 122 é um cabo de acelerador.

A estrutura de montagem da cobertura do guidão 59 e um estojo de velocímetro serão descritas agora.

A cobertura de guidão traseira 58 que constitui a superfície do lado do condutor é ajustada aos estais de cobertura de guidão 113a até 113c por meio de elementos de fixação 110... e o estojo de velocímetro 124 que contém instrumentos tal como um velocímetro mencionado mais tarde, é
5 ajustado à cobertura de guidão traseira 58 por meio de parafusos de fixação 125.... O estojo de velocímetro 124 é ajustado à superfície do lado do condutor da cobertura de guidão 59.

A base 124s do estojo de velocímetro 124 é colocada para inclinar no sentido da frente do veículo e a base 124s inclui uma pluralidade de
10 tubos de aspiração 126.... Os detalhes dos tubos de aspiração 126... serão mencionados mais tarde.

A cobertura de guidão frontal 57 é ajustada à cobertura de guidão traseira 58 através de grampos 131... fornecidos no lado de cobertura de guidão frontal 57 e parafusos 132... aparafusados nos grampos 131... a
15 partir do lado de cobertura de guidão traseira 58.

A cobertura de guidão frontal 57 é ajustada a grampos 135, 135 ajustados à cobertura de guidão traseira 58 através de parafusos 130.

Uma porção abertura 134 é formada na cobertura de guidão frontal 57 constituindo a frente da cobertura de guidão 59 e a buzina 119 é
20 colocada entre a porção abertura 134 e o estojo de velocímetro 124.

A figura 5 é uma vista fragmentada feita na direção da seta 5 na figura 1, que é uma vista frontal de uma parte e de indicação de velocímetro e a figura 6 que é uma vista lateral para explicar o arranjo do estojo de velocímetro. A descrição será feita agora com referência à figura 5 e à figura 6.

25 O estojo de velocímetro 124 é formado de modo que a partes superior 124u é mais larga do que a parte inferior 124 b, um velocímetro 136 é colocado na parte central da superfície 124h do estojo de velocímetro 124, um medidor de nível de combustível 137 é colocado abaixo do velocímetro 136, e lâmpadas indicadoras tais como lâmpadas de posição de transmissão
30 138a até 138d, uma lâmpada de indicação de farol alto 139 do farol e lâmpadas de indicação de curva 141L, 141R são colocadas à direita e esquerda do velocímetro 136.

A base 124s do estojo de velocímetro 124 é dotada de uma pluralidade de tubos de aspiração 126a até 126e. Dos tubos de aspiração 126a até 126e três são fornecidos na parte superior 124u e dois são fornecidos na parte inferior 124b.

5 A figura 7 é uma vista em corte para explicar a estrutura dos tubos de aspiração fornecidos no estojo de velocímetro, e a construção do tubo de aspiração 126b será descrita.

Uma abertura 142 é perfurada na base 124s do estojo de velocímetro 124, uma parte parede cilíndrica 144 é estendida a partir da abertura
10 142 em ângulos retos com a base 124s, e uma parte de labirinto 146 é fornecida adjacente à abertura 142 da parte parede 144. A face extrema de abertura 147 da parte parede 144 que constitui o tubo de aspiração 126 é formada para subir para trás em um ângulo de θ_a .

A face extrema de abertura 147 pode ser formada para ser horizontal.
15

As estruturas dos outros tubos de aspiração 126a, 126c, 126d, 126e são também construídas de maneira similar, de modo que a descrição é omitida.

O tubo de aspiração 126 é dotado de parte de labirinto 145 que
20 inclui uma parte da parede horizontal 148 fornecida em ângulos retos com a direção axial 126J do tubo de aspiração 126 e uma parte da parede vertical 149 fornecida em ângulos retos com a parte da parede horizontal 148 que se estende desde a parte da parede horizontal 148 no sentido do exterior do tubo de aspiração 126, impedindo com isto que matéria estranha, tal como
25 água de chuva ou poeira, penetre no interior do estojo de velocímetro 124.

A operação do arranjo de estrutura do estojo de velocímetro descrito acima será descrita agora.

As figuras 8 são diagramas de uma modalidade de acordo com a invenção e um exemplo comparativo que mostra um arranjo de estrutura
30 de um estojo de velocímetro de um veículo.

Na figura 8a quando matéria estranha, tal como água de chuva ou poeira, vem voando para a cobertura do guidão 59 a partir da frente en-

quanto o veículo opera, uma vez que a buzina 119 é colocada entre a porção abertura 134 da cobertura de guidão 59 e o estojo de velocímetro 124, a matéria estranha, tal como água de chuva ou poeira é impedida de atingir diretamente os tubos de aspiração 126... a partir da frente do veículo, de modo que a matéria estranha dificilmente penetra nos tubos de aspiração 126....

A buzina 119 é colocada entre a porção abertura 134 e o estojo de velocímetro 124 e as faces extremas de abertura 147... dos tubos de aspiração 126... fornecidos no estojo de velocímetro 124 são formadas para subir para trás, pelo que, penetração de matéria estranha a partir dos tubos de aspiração 126... do velocímetro 124 pode ser impedida sem adicionar partes separadamente. Não é necessário adicionar parte separadamente tal como um tubo labirinto aos tubos de aspiração 126.... de modo que o custo do veículo pode ser reduzido.

Fazendo referência à figura 3 ao mesmo tempo, quando vistas da frente, as faces extremas de abertura 147... dos tubos de aspiração 126 são colocadas em posições não vistas a partir da porção abertura 134 da cobertura de guidão 59. Portanto, mesmo quando a cobertura de guidão 59 está aberta, a matéria estranha dificilmente penetra no interior do estojo de velocímetro 124 a partir das faces extremas de abertura 147... para melhorar o efeito de proteção para matéria estranha.

Nas figura 2, figura 3 e figura 5, o estojo de velocímetro 124 é formado de modo que a parte superior 124u é mais larga do que a parte inferior 124b, o número maior de tubos de aspiração 126a até 126c da pluralidade de tubos de aspiração são colocados na parte superior mais larga 124u e algo dos tubos de aspiração 126a até 126c são colocados na traseira da buzina 119 quando vistos de frente.

O número maior de tubos de aspiração 126a até 126c da pluralidade de tubos de aspiração 126a até 126e são colocados na parte superior 124u do estojo de velocímetro 124 e o número maior de tubos de aspiração 126a até 126c são colocados na traseira da buzina 119 quando vistos a partir da frente, de modo que a matéria estranha dificilmente penetra no interior

do estojo de velocímetro 124 a partir das faces extremas de abertura 147.... dos tubos de aspiração 126 para melhorar ainda mais o efeito de proteção para matéria estranha.

Na figura 8b um exemplo comparativo está mostrado, no qual quando matéria estranha, tal como água de chuva ou poeira vem voando a partir da frente enquanto o veículo opera, a cobertura de guidão não é dotada na frente de tubos de aspiração 126. Em adição, a face extrema de abertura 147B do tubo de aspiração 126 é formada para fazer um ângulo de θ_b para baixo com a traseira. Em adição, uma vez que o tubo de aspiração 147B não tem uma estrutura de labirinto, existe o risco que a matéria estranha penetre no interior do estojo de velocímetro 124 como indicado pela seta w.

Com relação a isto, na figura 8a de acordo com a invenção, as faces extremas de abertura 147... dos tubos de aspiração 126 são formadas para fazer um ângulo de θ_a para cima com a traseira, de modo que penetração de matéria estranha a partir dos tubos de aspiração 126..... pode ser ainda mais impedida sem adicionar qualquer parte especial para impedir penetração de matéria estranha.

A porção abertura 134 é fornecida na frente da buzina 119, pelo que, o som de alarme da buzina 119 pode ser facilmente espalhado para fora, de modo que volume de som suficiente pode ser assegurado quando requerido.

Portanto, de acordo com a modalidade da invenção, é possível obter o veículo que tem desempenho de ventilação e funções de restringir matéria estranha de penetrar no estojo e assegurar volume de som suficiente da buzina 119 fora do veículo ao mesmo tempo.

Embora a invenção seja aplicada a motocicleta na modalidade, pode ser aplicada a um veículo do tipo de sela e pode ser aplicada ao veículo genérico.

Na reivindicação 1 as faces extremas de abertura dos tubos de aspiração podem ser colocadas em posições vistas a partir da porção abertura.

Aplicabilidade Industrial

Esta invenção é adequada para um veículo do tipo se selim, que inclui um estojo de velocímetro que tem uma pluralidade de tubos de aspiração.

5 Listagem de Referência

	14	guidão de direção
	59	cobertura de guidão
	119	buzina
	124	estojo de velocímetro
10	124u	parte superior de estojo de velocímetro
	124b	parte inferior de estojo de velocímetro
	126,126a até 126e	tubo de aspiração
	134	porção abertura
	145	parte de labirinto
15	147	face extrema de abertura de tubo de aspiração
	148	parte da parede horizontal
	149	parte da parede vertical

REIVINDICAÇÃO

1. Arranjo de estrutura de um estojo de velocímetro de um veículo que compreende:

5 uma cobertura de guidão (59) que cobre a periferia de um guidão de direção (14) dirigido por um condutor;

 um estojo de velocímetro (124) que é ajustado, à superfície do lado do condutor da cobertura de guidão (59) e tem uma pluralidade de tubos de aspiração (126, 126a ~ 126e); e

10 uma buzina (119) que é fornecida na vizinhança do guidão de direção (14) e que gera um som de alarme;

 caracterizado pelo fato de que uma porção abertura (134) é formada na frente da cobertura do guidão (59);

 a buzina (119) é colocada entre a porção abertura (134) e o estojo de velocímetro (124); e

15 as faces extremas da abertura dos tubos de aspiração (147) são formadas para serem horizontais ou subirem para trás.

2. Arranjo de estrutura de um estojo de velocímetro de um veículo de acordo com a reivindicação 1, caracterizado pelo fato de que, quando vistas de frente as faces extremas da abertura (147) são colocadas em
20 posições não vistas a partir da porção de abertura (134).

3. Arranjo de estrutura de um estojo de velocímetro de um veículo de acordo com a reivindicação 1 ou reivindicação 2,

25 caracterizado pelo fato de que o estojo de velocímetro (124) é construído para ser mais largo na parte superior (124u) quando comparada com a parte inferior (124b);

 alguns da pluralidade de tubos de aspiração (126, 126a ~ 126e) são colocados sobre a parte mais larga; e

 alguns dos tubos de aspiração (126, 126a ~ 126e), são colocados na traseira da buzina (119) quando vista de frente.

30 4. Arranjo de estrutura de um estojo de velocímetro de um veículo de acordo com a reivindicação 1, reivindicação 2, ou reivindicação 3, caracterizado pelo fato de que os tubos de aspiração (126, 126a ~ 126e) são

- respectivamente dotados de uma parte em labirinto (145) que inclui uma parte da parede horizontal fornecida em ângulos retos com a direção axial do tubo de aspiração (126, 126a ~ 126e) e uma parte da parede vertical (149) fornecida em ângulos retos com a parte da parede horizontal (148) que se
- 5 estende desde a parte da parede horizontal no sentido do exterior do tubo de aspiração.

FIG. 2

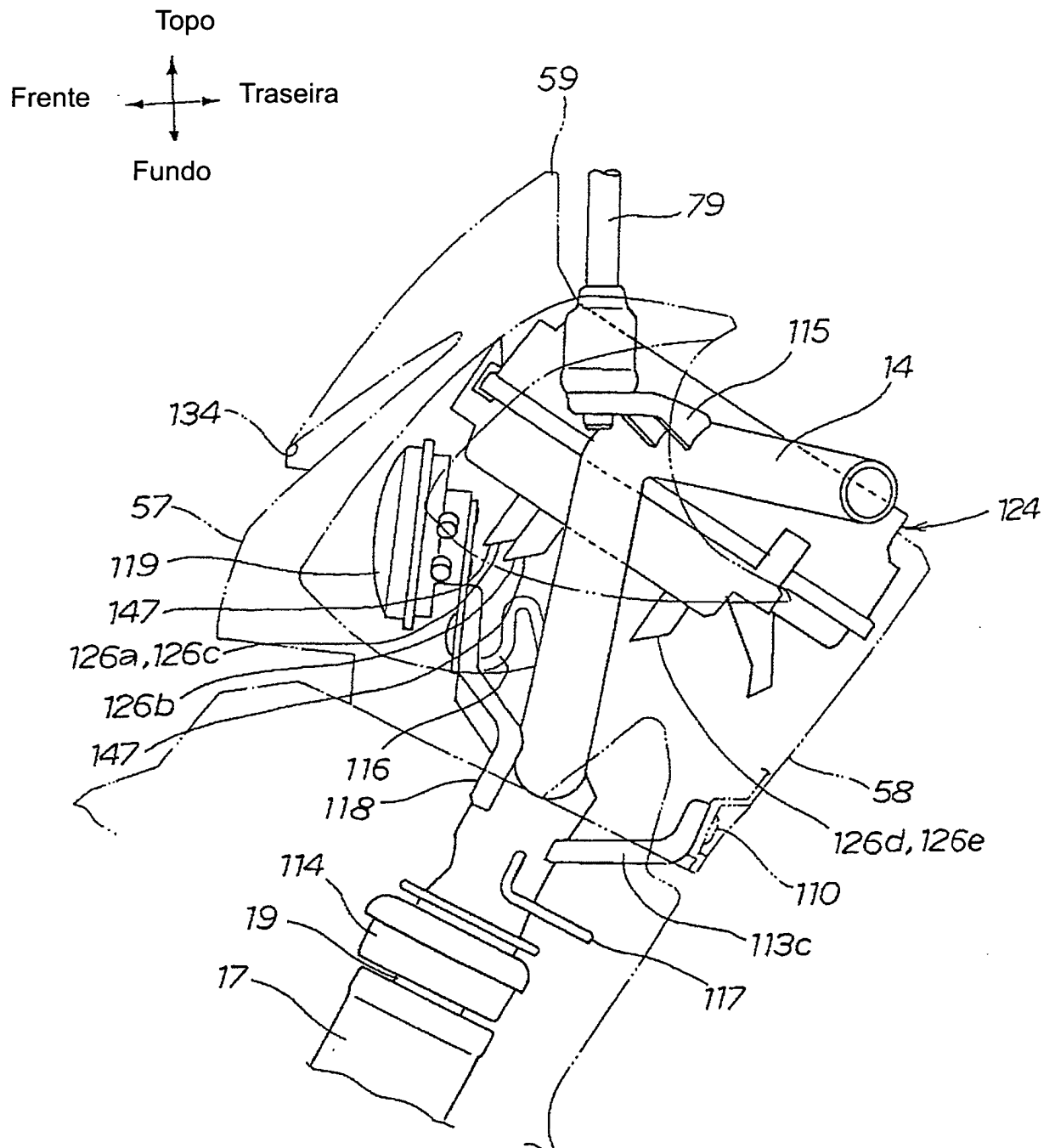


FIG. 3

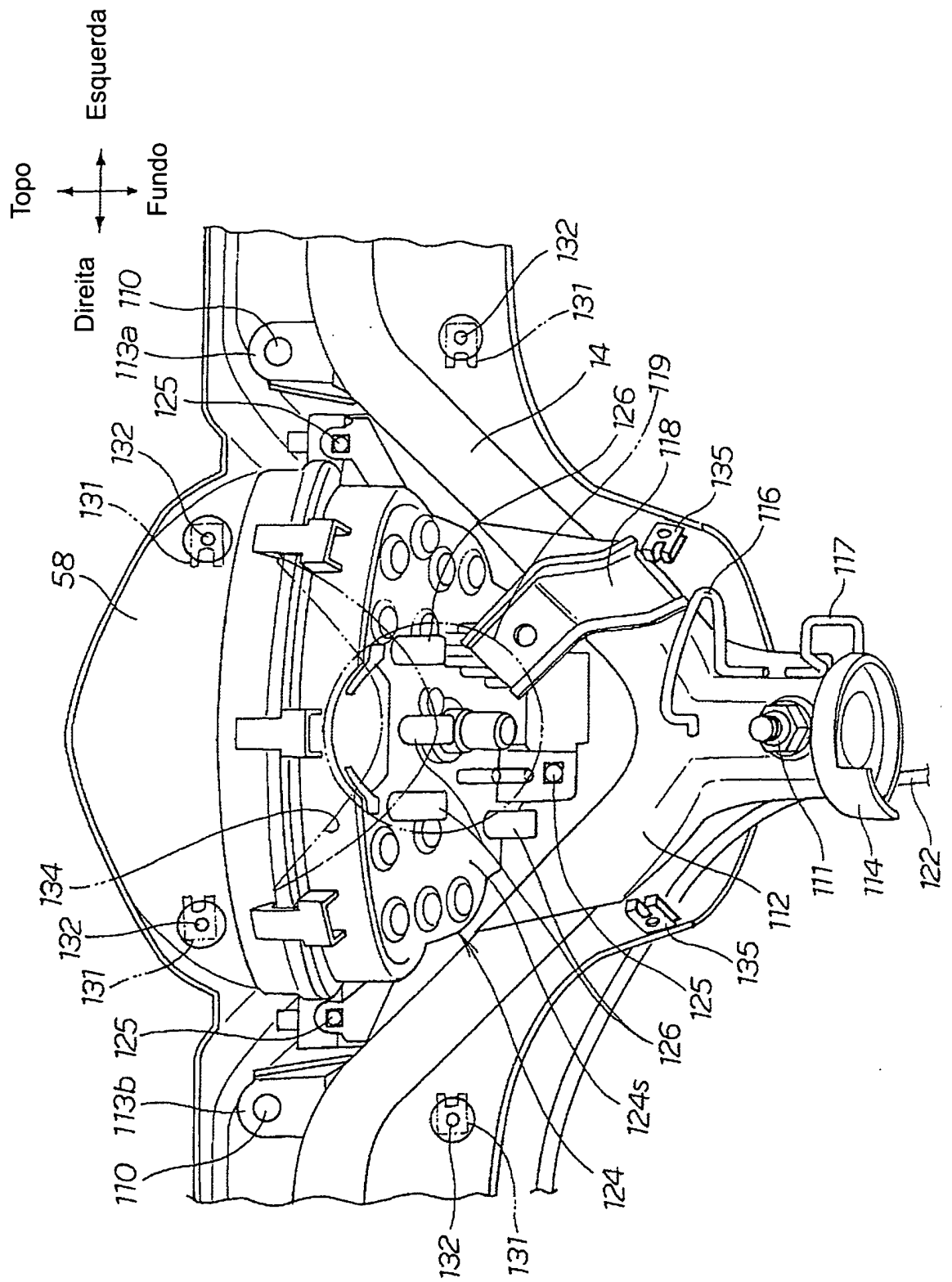


FIG. 4

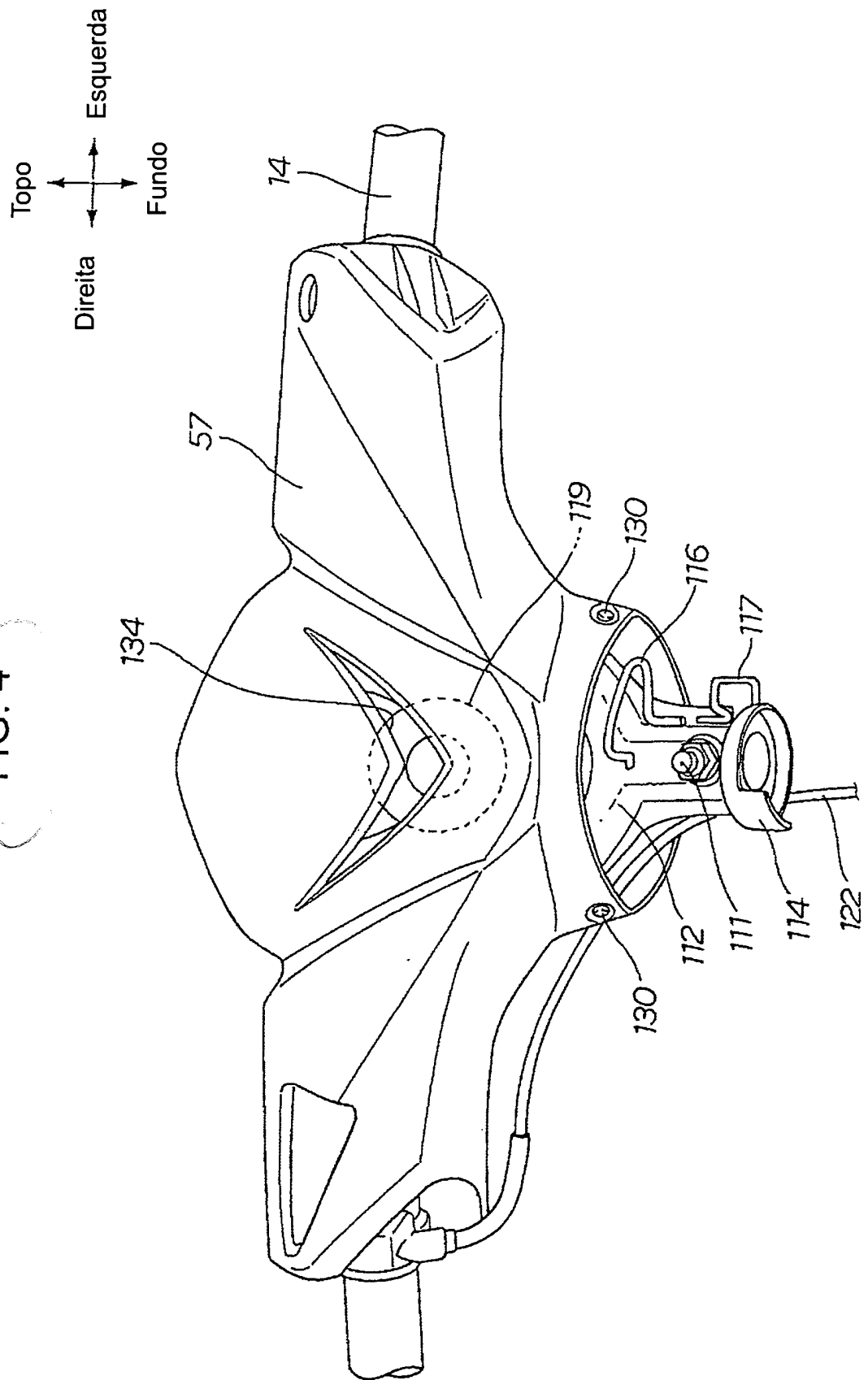


FIG. 5

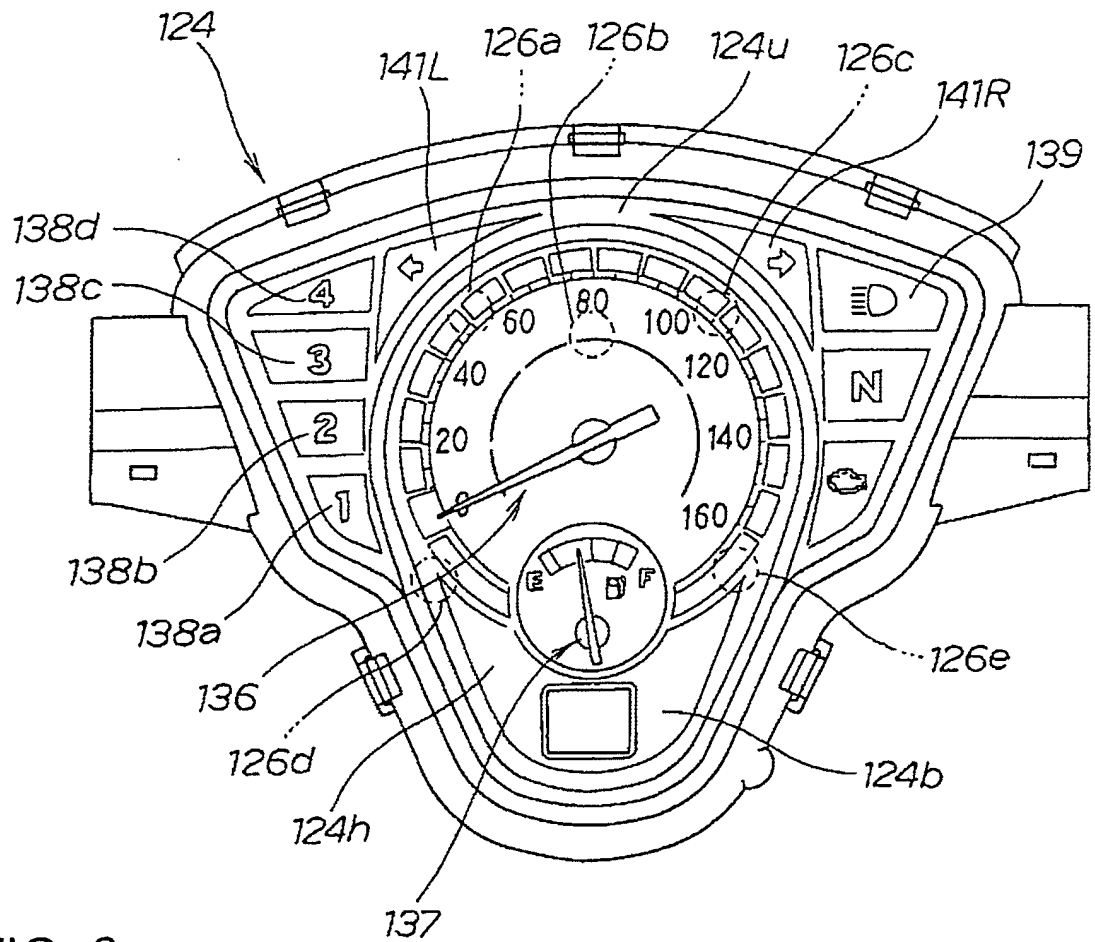


FIG. 6

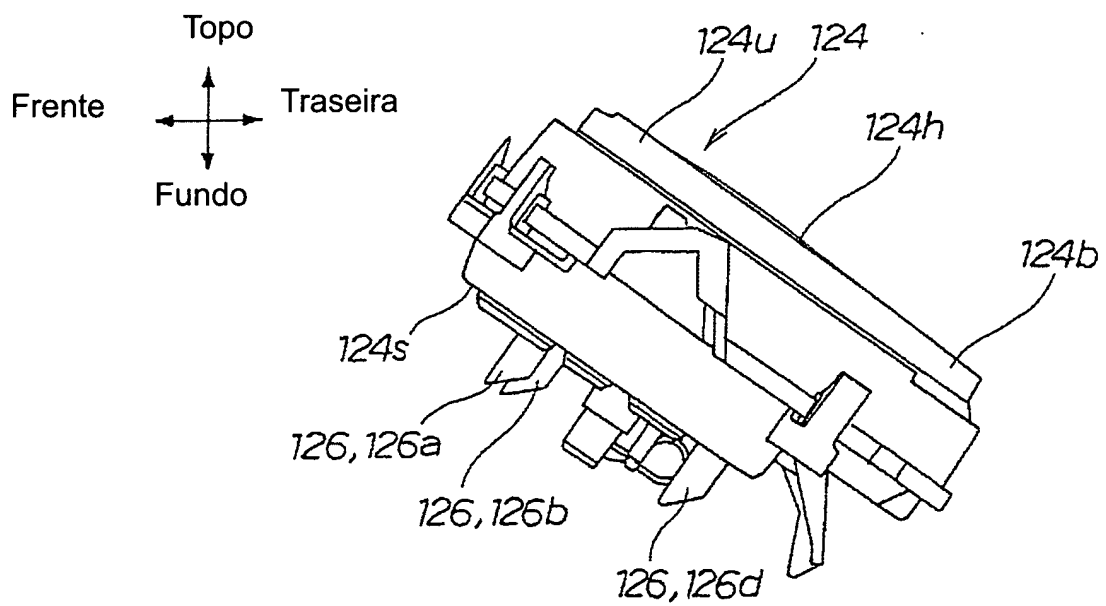


FIG. 7

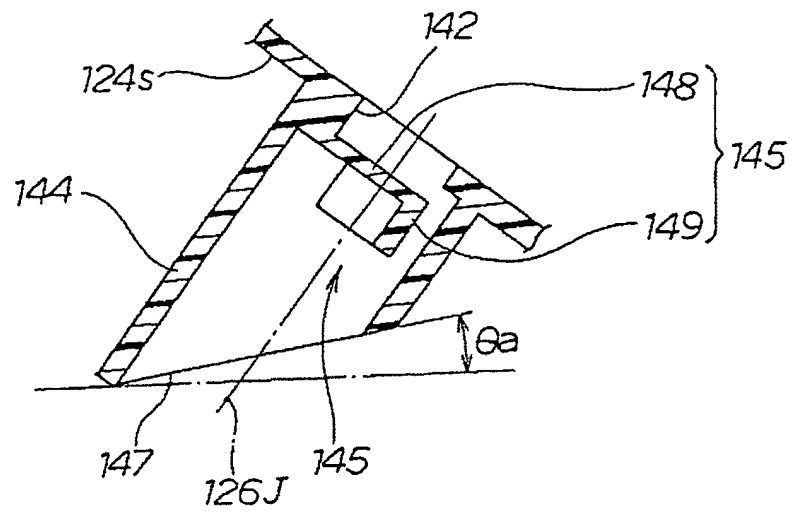
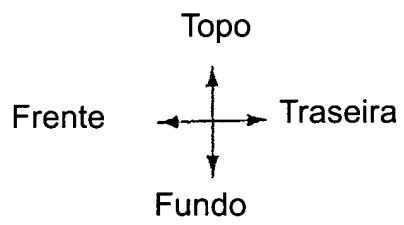
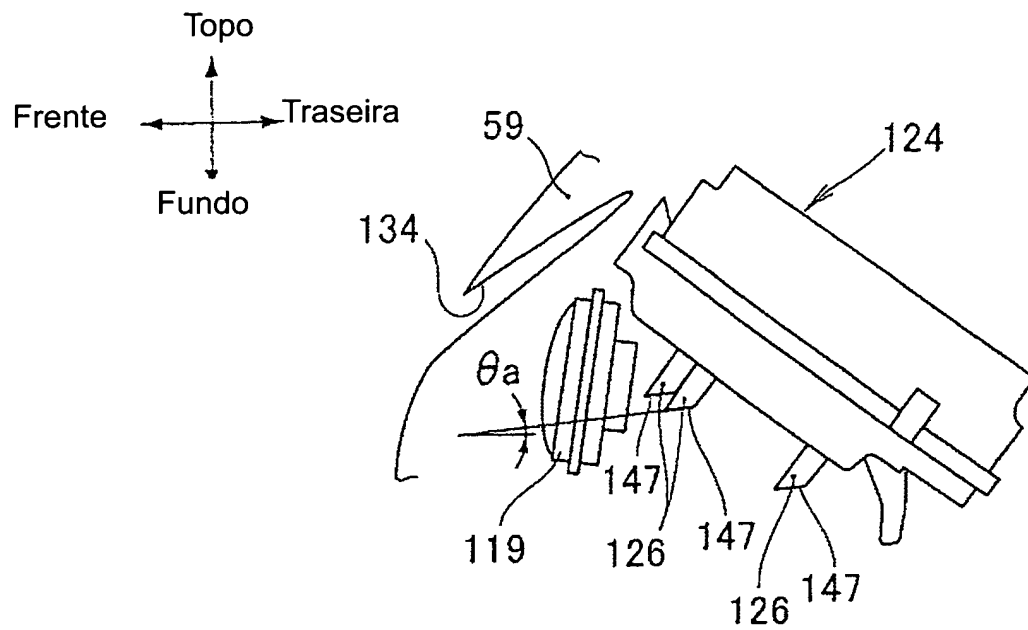
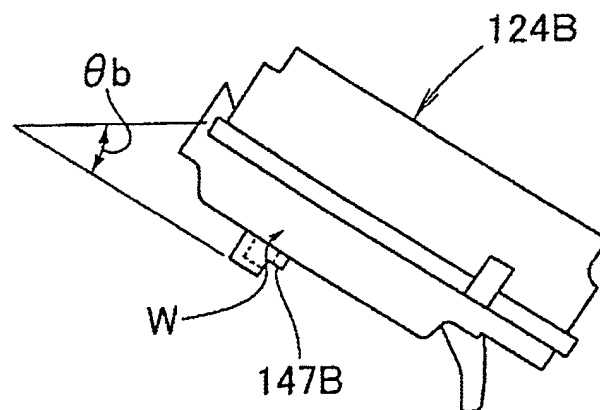


FIG. 8



(a) Modalidade



(B) Exemplo comparativo

RESUMO

Patente de Invenção: "**ARRANJO DE ESTRUTURA DE ESTOJO DE VELOCÍMETRO DE VEÍCULO**".

5 A presente invenção refere-se a um arranjo de estrutura de um estojo de velocímetro de um veículo que possa impedir que matéria estranha penetre no interior de um velocímetro a partir de um tubo de aspiração, sem qualquer aumento em custo de um veículo.

10 Uma motocicleta (10) inclui uma cobertura de guidão de direção (59) que cobre a periferia de guidão de direção dirigido por um condutor, um estojo de velocímetro (124) ajustado à superfície do lado do condutor da cobertura de guidão (59) e que tem uma pluralidade de tubos de aspiração (26) e uma buzina (119) fornecida na vizinhança do guidão de direção (14) para gerar um som de alarme. Uma porção abertura (134) é formada na frente da
15 (134) e o estojo de velocímetro (124) e as faces extremas de abertura (147) dos tubos de aspiração (126) são formadas para serem horizontais ou subirem para trás.